
3 3433 08199342 4





Eisenbahntarife und Wasserfrachten.

Studien

zur

Frage der Gebührenerhebung auf Binnenwasserstraßen

von

M. Roßmann, R. Kustermann, St. Pernaczynski,

P. Weryho und **E. Heubach.**

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik

herausgegeben und eingeleitet

von

Walther Lotz.

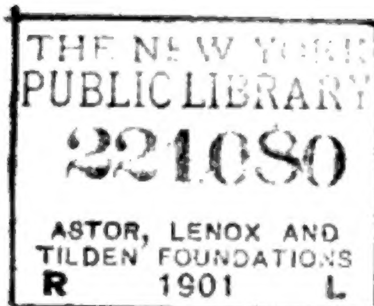


Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1900.





Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

LXXXIX.

Eisenbahntarife und Wasserfrachten.

Herausgegeben von Walther Lotz.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Eisenbahntarife und Wasserfrachten.

Studien
zur
Frage der Gebührenerhebung auf Binnenwasserstraßen

von

M. Roßmann, R. Kustermann, St. Pernaczynski, P. Weryho und E. Heubach.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik
herausgegeben und eingeleitet
von
Walther Lotz.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

Inhaltsverzeichnis.

III. Die Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen, ihre Geschichte und ihre Wirkungen.

IV. Die Eisenbahntarife Rußlands für Getreide und Mehl im letzten Decennium (1889—1899).

Zu S. 108.

Berichtigung

betreffs des Ausnahmetarifs für Mehl zwischen Posen einerseits und den bayerischen und württembergischen Stationen andererseits (nach Erkundigungen bei der Kgl. Eisenbahndirektion zu Posen).

Der am 10. Dezember 1885 im Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverband eingeführte Ausnahmetarif für Mehl von Posen wurde durch Heft 3 des Tarifs für den genannten Verband vom 1. September 1889 wieder aufgehoben. Der Frachtsatz Posen-München Centralbahnhof betrug bei Aufgabe von 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht 3,76 Mk., bei 10000 kg 3,36 Mk. für 100 kg.

Die für diese Verkehrsbeziehung gegenwärtig bestehenden Frachtsätze betragen 4,25 bezw. 3,84 Mk. Die Tarifentfernung Posen-München beträgt 826 km.

St. Pernaczynski.

Einleitung

von

Dr. Walther Lotz.

Ausgangspunkt der Untersuchungen, die im Band 89 der Schriften des Vereins für Socialpolitik hiermit der Öffentlichkeit übergeben werden, war eine aktuelle Frage. Es wurde von sehr beachtenswerter Seite angeregt, ob es sich nicht empfehle, die Bestimmungen der Reichsverfassung[1] sowie der Stromschiffahrtsverträge abzuändern, welche gegenwärtig verhindern, daß Abgaben auf den offenen deutschen Strömen[2] für das bloße Befahren derselben erhoben werden.

---

[1] Art. 54 Abs. 4 der Deutschen Reichsverfassung lautet: „Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anlagen und Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flößerei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstraßen betrieben wird."

[2] Zum Streit über die Frage der Abgabenerhebung auf Wasserstraßen vgl.:

Ulrich, Franz, Staffeltarif und Wasserstraßen. Berlin 1894.

Ulrich, Franz, Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik. Leipzig 1898.

Kurs, Major a. D., Schiffahrtsstraßen im Deutschen Reich, ihre bisherige und zukünftige Entwicklung und ihre gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle Ausnutzung. Jahrbücher für Nationalökonomie u. Statistik, Dritte Folge Bd. 10 (Jena 1895), S. 641 ff., besonders S. 678 ff.

Cohn, Gustav, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens, Stuttgart 1898 passim.

Cohn, Gustav, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. Stuttgart 1900, besonders S. 371 ff., 441 ff.

Der Verein für Socialpolitik beschloß, zur Klärung der Ansichten über diese Fragen Material zu veröffentlichen.

Der Beitrag, der hier geliefert wird, soll nicht die Frage erschöpfen. Von anderen werden andere Untersuchungen zur Frage der Erhebung von Stromzöllen u. s. w. in den Schriften des Vereins für Socialpolitik veröffentlicht werden. Auf Grund all des dann vorliegenden Materials wird sich eine erschöpfende Auseinandersetzung in der Öffentlichkeit vollziehen können, in der die Vertreter der verschiedenen Standpunkte alles, was gegen und für Stromabgaben gesagt werden kann, entwickeln mögen.

Diejenigen Herren, die mich durch ihre Mitarbeit in den Stand setzten, jetzt diesen Band der Öffentlichkeit zu übergeben, wollten zunächst nur Material für die künftigen Auseinandersetzungen liefern. Soweit sie mehr als Material, nämlich auch Urteile liefern, stimmen sie nicht sämtlich miteinander überein. Es wurde bei der Redaktion des Bändchens Wert darauf gelegt, daß ebenso der Standpunkt des mit der Eisenbahnpolitik durchaus einverstandenen Eisenbahnbeamten (vgl. die Schrift von Heubach) wie andere Standpunkte unbeeinflußt vertreten würden. Für jeden Aufsatz ist dessen Verfasser selbst verantwortlich. Meine Bemühungen als Herausgeber beschränkten sich darauf, daß ich dahin wirkte, daß gleichartige Methoden von den verschiedenen Herren Mitarbeitern bei der Sammlung und Sichtung des Materials beobachtet wurden. Ich identifiziere mich als Herausgeber selbstverständlich nicht mit den Urteilen meiner einzelnen Mitarbeiter in jedem Punkte und betone gleichzeitig, daß meine Herren Mitarbeiter für die Folgerungen, die ich in meiner Einleitung aus ihren Feststellungen ziehe, nicht verantwortlich gemacht werden können. Zugleich benutze ich diese Gelegenheit, um den Herren Roßmann, Kustermann, Pernaczynski, Werycho und Heubach dafür herzlichst zu danken, daß sie durch ihre Mitarbeit unter Aufwand von sehr viel Mühe mir die Herausgabe dieses Bandes gegenwärtig ermöglicht haben. Ebenso gebührt denjenigen Behörden aufrichtiger Dank, die meinen Mitarbeitern Material geliefert haben.

Zahlreiche Artikel der Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

Zoepfl, Gottfr. Die Finanzpolitik der Wasserstraßen (Heft 36 der Schriften des Deutsch-Österr.-Ungar. Verbandes für Binnenschiffahrt). Berlin 1898.

Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen von Lotz, Hatschek, Stein (Heft 40 der Schriften des Deutsch-Österr.-Ungar. Verb. f. Binnenschiffahrt). Berlin 1898.

Lotz, Walther, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Leipzig 1900, S. 104 ff., 112 ff.

Wenn es bloß ein Beitrag zur Klärung der Frage der Stromzölle zunächst sein sollte, der hier zu liefern war, so ist doch mehr als dies daraus geworden. Anderseits liefert für die Frage, deren Erörterung den Anstoß zu diesen Arbeiten gab, das nachfolgende Bändchen nur Material bestimmter Art: vornehmlich zur Beurteilung der Frage, welche Bedeutung die Wasserstraßen und die Eisenbahnen für die Beförderung des Getreides haben. Diese Beschränkung ist nicht so schlimm, als es scheinen mag. Man kann ruhig sagen, daß, wenn die Führer der Landwirte nicht so erzürnt über die Zufuhr ausländischen Getreides auf der Rheinstraße und nicht so befriedigt über die derzeitige Getreidetarifpolitik der Eisenbahnen wären, die Bewegung für Flußzölle eine namhafte politische Bedeutung bei unserer günstigen bisherigen Finanzlage nicht erlangt haben würde.

Im einzelnen erhellt die Bedeutung der nachfolgenden Untersuchungen für die Beurteilung der verkehrspolitischen Fragen, die den Anstoß zur Untersuchung gaben, aus folgenden Erwägungen.

Der Streit über die Frage der Abgabenerhebung auf Wasserstraßen wird von den verschiedenen Parteien geführt:

I. mit Argumenten der Gerechtigkeit;

II. mit Argumenten der Sonderinteressen der Eisenbahnen und der Schiffer;

III. mit Argumenten der sogenannten gemeinwirtschaftlichen Auffassung von den wirtschaftspolitischen Aufgaben der Eisenbahnen und Wasserstraßen.

I. Betrachtung vom Standpunkte der Gerechtigkeit.

Die Streitpunkte mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Gerechtigkeit sind im wesentlichen folgende vier:

a) Ist es recht, aus staatlichen Mitteln Aufwendungen für Verbesserung der Schiffbarkeit der Ströme zu machen, ohne eine Verzinsung und Tilgung dieses Aufwandes durch Schiffahrtsabgaben speciell anzustreben?

b) Ist es überhaupt möglich, den früheren Aufwand für unsere Ströme genau getrennt zu berechnen, soweit er Zwecken der Landeskultur diente — z. B. der Sicherung der Landwirtschaft gegen Überschwemmung durch Uferbefestigung u. s. w. oder auch der Bewässerung oder Entwässerung von Grundstücken — und anderseits soweit er lediglich durch Rücksichten der Schiffbarmachung bedingt war?

c) Würde es, wenn wirklich der nur der Schiffahrt dienende Teil des Aufwands genau zu berechnen wäre, gerecht erscheinen, durch specielles Entgelt, d. h. durch Stromzölle auf den freien, nicht kanalisierten Strecken, die Verzinsung und Tilgung auch des seit 1800 bis 1900 gemachten Aufwands nachträglich einzuholen, nachdem sich alles auf den Genuß der durch die Verfassung und die Staatsverträge verbürgten Abgabenfreiheit der natürlichen Wasserstraßen eingerichtet hat und nachdem früher bei Beratung der betreffenden Ausgaben die verantwortlichen Staatsmänner gar nicht den Anspruch erhoben hatten, daß diese Aufwendungen durch specielle Abgaben wiedereingebracht würden?

d) Liegt eine ungerechte Bevorzugung gewisser Gegenden vor, wenn Aufwendungen für die Verbesserung der Wasserwege ohne Deckung durch Stromzölle gemacht werden, bei Eisenbahnanlagen aber auf Rentabilität strenge gesehen wird? Oder sind die Wasserstraßen mit den staatlichen Landstraßen, nicht aber den Eisenbahnen, deshalb gleichartig nach dem Princip der Gebührenfreiheit zu behandeln, weil beim Binnenschiffahrts- und Chausseeverkehr eine Konkurrenz der Verfrachter und Betrieb mit eigenen Transportmitteln der Verfrachter auf freier Straße möglich, bei der Eisenbahn aber Besitz des Schienennetzes und Beförderungsdienst in einer Hand regelmäßig vereinigt ist?

All diese Fragen werden in der Öffentlichkeit noch viel erörtert werden, scheiden hier aber zunächst für diese Betrachtung aus, und zwar aus folgenden Gründen:

a) Exakte Feststellungen des Aufwands für die Wasserstraßen unter Ausscheidung der der Schiffahrt fremden Zwecke liegen nicht für alle Gebiete vor. Man erklärt sie in gewissen Fällen sogar für unmöglich.

b) Auch wenn sie vorlägen, wäre damit noch nicht entschieden, daß Schiffahrtsabgaben — nachträglich zur speciellen Deckung der früheren Aufwendungen eingeführt — dem edlen und würdigen Princip der Gerechtigkeit entsprächen. Es fehlt an Feststellungen, wie viel die Steuerfähigkeit und die wirkliche Steuerleistung an direkten Steuern, Stempelabgaben, Verbrauchsabgaben und Zöllen gerade in den Gebieten gestiegen ist, die durch die Aufwendungen für Schiffbarkeit der Ströme Nutzen zogen. Es fehlt aber außerdem bei neu einzuführenden Schiffahrtsabgaben, wie bei den meisten Verkehrsabgaben, jede Sicherheit, wen dieselben im Verlaufe des Überwälzungsprozesses schließlich treffen würden. Es wäre völlig ungewiß, ob die neuen Lasten die Schiffer treffen, welche bisher durch Frachtverbilligungen die Vorteile des Genusses der freien Stromschiffahrt größtenteils anderen wieder weitergaben, oder ob sie die Gemeinden treffen, welche

Hafenanlagen u. s. w. im Vertrauen auf Fortbestehen des jetzigen Zustandes schufen und vielleicht entwertet sehen werden, oder ob die Lasten Gewerbtreibende und Kaufleute in der Nähe der Ströme oder auch in deren entfernteren Zufuhr- und Abfuhrbezirken treffen, oder ob sie auf die Arbeiter dieser Betriebe übergewälzt werden, oder ob sie endlich die Bauern schädigen, deren gesicherter und lohnender Absatz an Vieh, Obst, Wein, Butter, Milch, Gemüse vom Wohlergehen der — Gewerbe und Handel treibenden — Abnehmer ihrer Produkte in den Gegenden des Rheins und der Elbe entschieden stark abhängig ist.

c) Würde aber — was zweifelhaft ist — der Gedanke der Gerechtigkeit als sittliches Postulat im Wirtschaftsleben im vorliegenden Falle zur speciellen Kostendeckung durch Schiffahrtsabgaben zwingen, so würde die notwendige Konsequenz sein, daß dann auch künftig vor keiner anderen Sonderbevorzugung halt gemacht wird. In einem Zustande der Wirtschaftspolitik, in welchem alles andere eher durchgeführt ist, als der Gedanke, keinen Sonderinteressen Zuwendungen auf Kosten der Gesamtheit zuzuwenden, in einem Stadium der Entwicklung, in welchem die Zuckerindustrie und die Branntweinbrennerei Liebesgaben empfangen, in welchem den Getreideproduzenten Schutz und Prämiierung der Ausfuhr auf Kosten der Gesamtheit zugewendet wird, den bodenzinspflichtigen Grundbesitzern Millionen auf Kosten der Gesamtheit zugeschossen werden, für die Viehzucht Unterstützungen gewährt sind, die einheimischen Lieferanten — durch Zoll geschützt — von Staat und Gemeinde aus Steuermitteln in Deutschland sich vielfach höhere Preise zahlen lassen, als bei Freihandel zu zahlen wären: in einem solchen Zustande würde die alleinige Beseitigung der Abgabenfreiheit nichts anderes bedeuten, als daß im Namen der Gerechtigkeit ein Moment beseitigt wird, welches bisher gegenüber Sonderbegünstigungen einen billigen Ausgleich schuf.

Um es anders auszudrücken: in einer Menge von Fällen, in welchen heute aus Staatsmitteln oder aber durch Belastung einzelner Konsumentengruppen gewissen Erwerbsklassen Sondervorteile zugewendet werden, ist es unzweifelhaft, daß die so begünstigten Erwerbsklassen, z. B. die Getreidebauern, nicht durch Aufbringen besonders großer Quoten der staatlichen Steuerlast der Gesamtheit eine Gegenleistung für die empfangenen Sonderbegünstigungen gewähren: hier ist jedoch gar nicht so viel von dem dringenden Bedürfnis die Rede, daß niemand auf Kosten anderer etwas erhalten solle: bei der Ausnutzung natürlicher Wasserstraßen aber, für deren Verbesserung aus öffentlichen Mitteln zu wirken der Staat eine Pflicht hat und in allen civilisierten Ländern anerkennt, sollte gar nicht erst ab-

gewartet werden, ob nicht höhere Steuerfähigkeit für den Aufwand belohnt, sondern um der Gerechtigkeit willen der Grundsatz des speciellen Entgelts eingeführt werden? Solche formale Gerechtigkeit würde thatsächlich die größte Ungerechtigkeit bedeuten.

Mir scheint, dem sehr bescheidenen Maß von Gerechtigkeitsanforderungen, welches wir in der heutigen Entwicklungsstufe im deutschen Wirtschaftsleben verwirklichen können, wird einstweilen durchaus genügt, wenn wir an folgenden Grundsätzen festhalten, die die heutige Praxis in Deutschland bisher verfolgt:

a) Die Einführung von Abgaben für das bloße Befahren der Ströme, um nachträglich Zinsen und Tilgungsquote für bisher gemachte Aufwendungen zur Schiffbarmachung der natürlichen Wasserstraßen aufzubringen, unterbleibt.

b) Für Benutzung besonderer Anstalten, wie Hafeneinrichtungen u. s. w. auf Flüssen, nicht minder für das Befahren von Kanälen verbleibt es bei dem Princip der Abgabenpflichtigkeit in dem von der Reichsverfassung gestatteten Umfange. Bei Neubauten von Kanälen außerdem das staatliche Risiko durch Inanspruchnahme von Garantieleistungen der Selbstverwaltungskörper der meistinteressierten Gebiete zu verringern, wie es beim Mittellandkanal versucht wird, kann künftig sehr empfehlenswert sein.

c) Die Abgaben auf kanalisierten Flüssen, welche gelegentlich des Passierens der Staustufen erhoben werden, sind nicht überall zu vermeiden, aber weniger mit Gerechtigkeitsargumenten, als damit zu motivieren, daß sonst das Geld für kostspielige Kanalisationen nicht zu erlangen ist und daß die Projekte nicht ganz ohne Rücksicht auf das Finanzinteresse geprüft werden können.

II. Betrachtung vom Standpunkte der Sonderinteressen der Eisenbahnen und der Schiffer.

Daß die Eisenbahnen von den Eisenbahnverwaltungen als Selbstzweck betrachtet werden und jede ihnen erwachsende Konkurrenz von diesem Standpunkte bekämpft wird, ist bei vorwiegendem Privatbahnsystem begreiflich. Ebenso ist es begreiflich, daß keineswegs alle Wünsche, die jeweils vom Standpunkte der Binnenschiffahrtsinteressenten erhoben werden, gerade mit dem Gesamtinteresse der Nation zusammenzufallen brauchen.

Daß Vertreter der Eisenbahnen nach Durchführung der Verstaatlichung die Entwicklung des Binnenschiffahrtverkehrs als unliebsame Konkurrenz niederwerfen möchten, ist weniger selbstverständlich, wenigstens für die-

jenigen, welche bei der Verstaatlichung der Versicherung Glauben schenkten, daß nunmehr der Verkehr und nicht die Einnahme aus dem Verkehr Selbstzweck sein solle.

Die Frage lautet kurz, ob man deshalb der Schiffahrt auf den deutschen Strömen Abgaben auferlegen soll, weil die Konkurrenz der Schiffahrt auf abgabenfreien Wasserstraßen den Eisenbahnen unangenehm ist. In Ländern des Privatbahnwesens, wie in Frankreich und den Vereinigten Staaten, antwortet man hierauf: Gerade damit dem Eisenbahnmonopol gegenüber eine wirksame Konkurrenz da sei, sind abgabenfreie Wasserstraßen nötig. Man ging in diesen Ländern soweit, die Abgabenfreiheit nicht bloß auf die natürlichen Wasserstraßen zu beschränken, sondern in sehr beträchtlichem Maße auch auf die Kanäle auszudehnen. Man nahm an, es sei gut, wenn gerade durch die Binnenschiffahrt den Eisenbahnen Konkurrenz erwachse.

Wie steht aber die Frage in Staatsbahnländern? Da auch Staatsbahnen von sterblichen und dem Irrtum möglicherweise unterworfenen Menschen verwaltet werden, so ist es auch in Staatsbahnländern nicht ausgeschlossen, daß die Gefahren, die in jedem Monopol liegen, beim Fehlen einer gesetzlichen Regelung des Eisenbahntarifwesens sich einmal unangenehm fühlbar machen. Von diesem Standpunkte aus ist eine etwaige Konkurrenz der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen auch in Staatsbahnländern unter Umständen ganz erfreulich.

Aber freilich wird hier eines eingewendet: an der Rente der Staatsbahnen sei das Interesse der Steuerzahler beteiligt. Da der Staat weniger Steuern bei günstigen Eisenbahnergebnissen aufzulegen brauche, so sei der Steuerzahler in Staatsbahnländern sehr daran interessiert, daß nicht die Eisenbahnrente durch Konkurrenz der Binnenschiffahrt geschmälert werde.

Die Bedeutung der Eisenbahnverstaatlichung wäre dann gewesen, den Steuerzahler zu interessieren, daß aus fiskalischen Rücksichten die Dividendenpolitik, welche man vor der Verstaatlichung als gemeinschädlich bekämpft hatte, nun erst recht befolgt werden müsse.

Ich stehe nun keineswegs auf dem radikalen Standpunkte, alles Streben nach günstiger Rentabilität der Staatsbahnen verwerflich zu finden. Aber soviel scheint doch der gesunde Menschenverstand zu sagen: wenn wir uns in leidlich guter, ja glänzender Finanzlage befinden, so liegt doch kein Grund vor, deshalb durch Abgaben die Schiffahrt zu erschweren, weil sie den Eisenbahnen möglicherweise Konkurrenz bereiten könnte und weil ohne diese Konkurrenz die Eisenbahnen kraft ihres Monopols vielleicht noch mehr Rente abwerfen könnten.

Vielleicht machen die Wasserstraßen den Eisenbahnen hier und da eine Konkurrenz, welche die Rente verringert. Gewiß machen anderseits die Staatseisenbahnen Preußens in bestimmten Fällen der Binnenschiffahrt Konkurrenz, welche vom Sonderinteresse der Schiffer unangenehm empfunden wird, wenn auch dies Sonderinteresse mit dem der Allgemeinheit keineswegs immer zusammenzufallen braucht.

Über das Thema, ob die Konkurrenz der Wasserstraßen die Eisenbahnrente beeinträchtige und ob anderseits die Konkurrenz der Eisenbahn die Schiffer schädige, giebt es zunächst allgemeine Urteile, die recht weit auseinandergehen.

Man geht vielfach von folgender Beobachtung aus. In einer Menge von Fällen ist nachgewiesen worden, daß da, wo sowohl Eisenbahnen wie brauchbare Wasserstraßen existieren, der Verkehr, genauer die Menge der beförderten Lasten, zu wachsen pflegt. Hieraus schließen dann viele ohne weiteres, daß zunächst die Konkurrenz neuen Verkehr wecke und daß zum Schlusse durch die Vermehrung des Verkehrs die beiden konkurrierenden Verkehrsmittel auch Nutzen hätten.

Demgegenüber behaupten andere elegisch: wenn auch mehr Tonnen auf der Eisenbahn transportiert würden, da wo ein leistungsfähiger Wasserweg vorhanden sei, so handle es sich hier nicht um die einträglichen Ferntransporte, sondern um Beförderungen auf kurze Strecken, an denen nicht viel verdient werde. Die Eisenbahn befördere wohl mehr Tonnen, aber die Tonnenkilometer stiegen nicht entsprechend, somit sänken die Bahnen zur schmählichen Rolle der Zubringer des Wasserverkehrs herab.

Die letztgenannten Behauptungen haben einen großen Mangel: es fehlt in dem bisher veröffentlichten statistischen Material an jedem Anhaltspunkt, um kontrollieren zu können, ob die Behauptung zutrifft.

Es mag zunächst denen, die, vom Ressorteifer beseelt, die Eisenbahnen als Selbstzweck betrachten, überlassen bleiben, genügendes Material für die Begründung dieser Behauptung zu schaffen. Wer von einem anderen als dem Ressortstandpunkte die Thatsache der Konkurrenz von Eisenbahn und Wasserweg prüft, für den sind vor allem die Dienste, die der Allgemeinheit bei bestehender Konkurrenz von Eisenbahn und Schiffahrt geleistet werden, vom allergrößten Interesse. Werden Feststellungen zur Prüfung dieser dem Verkehrsbedürfnis geleisteten Dienste mit Hilfe des veröffentlichten Materials vorgenommen, so zeigt sich die Frage der Konkurrenz und der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen viel verwickelter, als nach allgemeinen Behauptungen anzunehmen war; es zeigt sich ferner, daß es in vielen Fällen vom Ver-

halten der Eisenbahnen selbst abhängt, ob sie an Schiffahrtsumschlagsplätzen Transporte auf kurze oder lange Strecken gewinnen oder nicht.

Als Material für diese Betrachtung liegen neuerdings drei Veröffentlichungen vor:

1. Die in Band 89 der Schriften des Vereins für Socialpolitik, S. 323 ff., abgedruckte Abhandlung von E. Heubach: „Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland."

2. Die im April 1900 von dem Syndikus der Handelskammer Ruhrort, Herrn Dr. Arnecke, veröffentlichte Studie: „Der Niederrhein als Ein- und Ausfuhrstraße Rheinland-Westfalens im Wettbewerb mit den preußischen und holländischen Staatsbahnen, in besonderer Rücksicht auf den Verkehr der Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld." (Abgedruckt im 2. Jahresbericht der Handelskammer zu Ruhrort für 1899 u. 1. Vierteljahr 1900. Teil I, S. 41 ff.)

3. Die als 38. Stück der Münch. Volksw. Studien (herausgegeben von Brentano und Lotz) erschienene Schrift des Obersten Dr. v. Renauld: „Der Bergbau und die Hütteenindustrie von Oberschlesien 1884—1897. Eine Untersuchung über die Wirkungen der staatlichen Eisenbahntarifpolitik und des Wasserverkehrs. Stuttgart 1900."

Das Ergebnis ist:

a) Da wo parallel ein Wasserweg und ein Schienenweg zwischen zwei Endpunkten bestehen, ist eine natürliche Überlegenheit für den Transport auf Flüssen mit Dampferverkehr und auf Kanälen mit Dimensionen für größere Schiffe in gewissen Fällen gegeben. Für Massentransporte geringwertiger schwerer Güter auf größere Entfernungen sind hier thatsächlich die Selbstkosten des Wassertransports niedriger als die billigsten Eisenbahntarife. Hier werden Güter transportfähig, die es früher nicht waren. Dadurch kann auch der Eisenbahn gleichzeitig Vorteil erwachsen, jedenfalls wird ihr nicht Verkehr entzogen.

b) Außer den Fällen, in welchen eine natürliche Überlegenheit des Wassertransports durch geringe Selbstkosten desselben vorliegt, kann auch der Wassertransport schlummernden Verkehr wecken, indem höherwertige nicht leicht verderbliche Güter, deren billigen Transport die Eisenbahn versäumte, durch wohlfeilere Beförderung zu Wasser transportfähig werden. Auch hier hat die Bahn kein Recht, über Schädigung durch die Schiffahrt zu klagen. Es ist neuer Verkehr durch die Wasserstraße geschaffen, nicht aber bereits bestehender von der Bahn abgelenkt.

c) Daß es daneben eine Menge Fälle geben kann, in welchen bisherige Transporte der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt und umgekehrt entzogen werden, ist nicht zu leugnen[1].

Es kommt hierbei vor allem darauf an, welche Grundsätze die Eisenbahnpolitik gegenüber dem Schiffahrtsverkehr befolgt.

Die eine Möglichkeit ist folgende: die Eisenbahn sucht entweder durch Differentialtarife auf den parallel dem Wasserwege gehenden Linien (Paralleltarife) oder durch allgemeine Staffeltarife die Binnenschiffahrt zu unterbieten, und zwar auf dem Gebiete des Fernverkehrs. Dabei werden Ermäßigungen auf den an den Schiffahrtsverkehr anschließenden Zufuhr- und Abfuhrstrecken der Bahn grundsätzlich vermieden, die Bahn befolgt also gegenüber der Schiffahrt den Grundsatz: wohlfeile Paralleltarife, teure Perpendikulartarife.

Die Schiffer erklärten bis Sommer 1900, diese Politik sei mehrfach bei den preußischen Staatsbahnen anzutreffen. Nicht unbegründet erscheint diese Behauptung für den Verkehr Oberschlesiens mit Stettin. Es klagen hier die Binnenschiffahrtsinteressenten zugleich über zu niedrige Bahntarife (Paralleltarife) wie über zu teure Vorfrachten (Perpendikulartarife)[2].

Die verwundbarste Stelle der Binnenschiffahrt ist hier von der Eisenbahnverwaltung getroffen. Die Binnenschiffahrt gedeiht nur im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen. An sich endet und beginnt ein Frachtweg, bei welchem die Schiffahrt mitwirkt, sehr häufig nicht an den Hafenplätzen. Es ist z. B. ein Eisenbahntransport von den oberschlesischen Gruben bis zum Oderumschlagsplatz nötig, ehe überhaupt der Wasserweg benutzt werden

[1] Das Ergebnis seiner statistischen Untersuchungen über den Konkurrenzkampf der letzten Jahre zwischen Eisenbahnen und Schiffahrt in der niederrheinischen Gegend faßt Arnecke a. a. O. S. 73/74 folgendermaßen zusammen: In der Ausfuhr von Kohlen, Eisen, auch anderen unedlen Metallen aus dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk habe die Bahn vielfach die Schiffahrt erfolgreich unterboten. In der Einfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse komme die Konkurrenz der Bahn gegenüber der Schiffahrt nicht nennenswert in Betracht. In der Einfuhr von Heringen, Reis, Kaffee u. s. w. fange die Schiffahrt erst an, gegenüber der Bahn Erfolge zu erzielen. In der Einfuhr von höherwertigen gewerblichen Roh- und Hilfsstoffen, wie Baumwolle, Tabak, Häuten und Fellen, konkurriere die Schiffahrt nur teilweise mit Erfolg mit den Bahnen, während sie in der Einfuhr von Erzen, Roheisen, Holz die Bahnen entschieden überflügelte.

[2] Vgl. v. Renauld a. a. O. S. 86, 115, 125, 147 ff., 187—189, 323, 417/418. Auf S. 255 Klage, daß die Eisenbahnvorfracht von Oberschlesien nach Wasserumschlagsplätzen hochgehalten werde, während anerkannt wird, daß für Erzbezug von Wasserumschlagsplätzen nach Oberschlesien Entgegenkommen der Bahn bewiesen werde. — Vgl. auch Arnecke a. a. O. S. 78, 79, auch 55.

kann. Es erwachsen ferner dadurch, daß der Binnenschiffahrtstransport so häufig gemischter Transport (teils zu Wasser, teils zu Land) ist, beim Umschlage besondere Umladekosten. Treten hierzu noch technische Schwierigkeiten, z. B. die Schädigung der untersten Kohlenlagen im Schiff durch Druck der überliegenden Schichten, und Kosten der Aufbereitung[1] u. s. w., die hiermit zusammenhängen, so kann der Fall wohl einmal eintreten, daß der kombinierte Bahn- und Schiffstransport selbst da, wo geringwertige Massengüter, wie Kohlen, auf lange Entfernungen zu befördern sind, gegenüber dem ausschließlichen Bahntransport nicht bestehen kann[2].

Die andere Möglichkeit ist, daß Eisenbahn und Schiffahrt freundnachbarlich sich in die Hände arbeiten. Dieser Fall ist im Norden und Osten, also im preußischen Bereich, durchwegs bewundernswert im Verkehr der Bahnen mit deutschen Seehäfen, also beim Anschluß an die Seeschiffahrt, durchgeführt, jedoch durchaus nicht mit derselben Vollkommenheit im Verhältnis der preußischen Bahnen zur Binnenschiffahrt. Hingegen ist es die Politik der badischen Staatsbahnen, welche zeigt, wie sehr gegenseitig Bahn und Binnenschiffahrt einander unterstützen können. Die Bahn zeigt dort der Schiffahrt ein Entgegenkommen, welches doch auch für die Bahn nicht verlustbringend sein muß; sonst würde die badische Regierung, welche auch die Finanzinteressen gewissenhaft berücksichtigt, kaum fortdauernd daran festgehalten haben.

Die Rheinschiffahrt findet in Mannheim Gelegenheit, den Bahnumschlag für Versendung wie Empfang zu den günstigsten Bedingungen zu erlangen. Lassen wir Revue passiren, was alles von solchen Erleichterungen in Betracht kommt:

Zunächst die Gewährung günstiger Umschlagstarife angesichts von Staffeltarifen des reinen Bahntransports. Die Eisenbahnen führen zunächst für reine Bahnfracht einen Staffeltarif ein, der Transporten auf mehrere 100 km für die letzten Strecken beträchtliche Rabatte gewährt[3]: konkurriert hier die Schiffahrt mit Anschluß einer Bahnfracht von 2—300 km mit der reinen Bahnfracht, so ist es eine Lebensfrage, ob für den Bahnanschluß diejenigen

---

[1] Vgl. Schriften d. V. f. Socialpol. Bd. 89 (Heubach) S. 439.

[2] Bei Heubach (Schr. d. V. f. Socialpol. Bd. 89, S. 437) ist geschildert, wie 1887 das Streben der badischen Bahnen, einen Rheinumschlagtarif für Kohlentransport vom Ruhrrevier über Mannheim nach Italien zu erstellen, Schwierigkeiten bei den übrigen Bahnen Deutschlands fand.

[3] So der Rohstofftarif, der von 1—350 km 2 Pf. pro km, für die folgenden km 1,4 Pf. Streckensatz neben der gleichbleibenden Expeditionsgebühr von 70 Pf. pro Tonne fordert.

Streckensätze angewendet werden, die für kurze Transporte oder die für lange Transporte gelten. Während die preußische Tarifpolitik hier stellenweise sehr hohe Frachten erhebt, gestattet Baden, die auf dem Wasserweg zurückgelegte Strecke bei Berechnung der Umschlagstarife in Mannheim insofern einzurechnen, als die niedrigen Sätze eines besonderen Staffeltarifs sofort in Kraft treten, wenn durch langwierigen Wassertransport die in Mannheim empfangene Ware bereits mit großen Frachtspesen belastet ist[1].

Ein anderer in Betracht kommender Fall ist folgender: Ein ermäßigter Transittarif für den reinen Bahnversand von belgischen Häfen nach der Schweiz über Mannheim und Ludwigshafen besteht für Getreide, und zwar als Reexpeditionstarif, also mit dem Rechte der zeitweiligen Einlagerung in Mannheim oder Ludwigshafen, ohne Gefahr des Verlustes der Vorteile des direkten Tarifs. Indem nun analog dem mit Rheinschiffen in Mannheim uud Ludwigshafen anschwimmenden Getreide unter Gestattung der Einlagerung vor Weitersendung per Bahn ein ermäßigter Tarif nach der Schweiz gewährt wird, wirkt die badische und pfälzische Bahn mit, um die Rheinschiffahrt gegenüber dem reinen Bahnversand leistungsfähig zu erhalten[2].

Es ist einleuchtend, daß zunächst politische Rücksichten der Erhaltung der eigenen Unabhängigkeit insbesondere Baden zwingen müssen, für die Konkurrrenzfähigkeit der Rheinschiffahrt mit den preußisch-hessischen Eisenbahnlinien Sorge zu tragen. Es ist aber kein Anlaß anzunehmen, daß dieser Erwägung zuliebe die badischen und pfälzischen Bahnen etwa Umschlagstarife erstellten, bei denen sie Geld verlieren würden.

Es bleibt also das Ergebnis, daß die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und die Länge der im Anschluß an Binnenhäfen entstehenden Bahntransporte innerhalb gewisser Grenzen von der jeweiligen Bahnpolitik mitbeeinflußt werden kann. Es bleibt weiter das Ergebnis, daß das Zu-

[1] Vgl. a. a. O. (Heubach) S. 393 u. 433. Während seit 1. Jan. 1898 die oberrheinischen Häfen zu Wasser empfangene Kohlen pro tkm

auf	1—100	km	zu	2,2 Pf.
„	101—350	„	„	1,7 „
über	350	„	„	1,4 „

Streckensatz mit 70 Pf. Abfertigungsgebühr pro Tonne verfrachten, bemüht sich bis zur Abfassung des Heubachschen Berichtes Frankfurt a. M. vergeblich, von Preußen Umschlagsbegünstigungen gegenüber dem bis September 1900 nur für Steinkohlenversand ab deutschen Gruben gültigen Rohstofftarif zu erlangen.

[2] Vgl. a. a. O. (Heubach) S. 405.

sammenarbeiten von Schiffahrt und Bahn ein durchaus friedliches, in beider Teile Interesse liegendes sein kann.

Auch andere politische Erwägungen, als die anscheinend für Baden im vorliegenden Falle maßgebenden, können es empfehlen, statt der Anschlußverteuerung eine Begünstigung des Zusammenarbeitens von Bahn und Wasserstraßen zu schaffen. Man denke an Elsaß-Lothringen. Dies Gebiet ist dank der Fürsorge früherer französischer Regierungen durch Anschluß an die französischen Kanäle in fortwährenden engen Verkehrsbeziehungen mit Frankreich. Es ist klar, daß das nationaldeutsche Interesse hier drängen sollte, durch möglichstes Entgegenkommen gegenüber der deutschen Binnenschiffahrt die wirtschaftlichen Beziehungen zum deutschen Rheingebiet zu beleben[1].

Keinesfalls kann es nach allem unbedingt richtig sein, daß das Selbstinteresse unter allen Umständen drängt, teuere Anschlußfrachten für Wasserstraßen zu erstellen, da doch klug geleitete Verwaltungen, wie die der pfälzischen und badischen Bahnen, bei niedrigen Umschlagstarifen auf ihre Rechnung kommen.

III. Die Beurteilung der Binnenwasserstraßen vom Standpunkte der gemeinwirtschaftlichen Interessen und der nationalen Wirtschaftspolitik.

Weder die Begeisterung dafür, in einem ganz vereinzelten Falle ziemlich anfechtbare Gerechtigkeitspostulate durchzuführen, noch die Meinung, daß die Konkurrenz der Wasserstraßen gegenüber Staatsbahnen gemeinschädlich wäre, würde die öffentliche Meinung wohl sehr für Stromzölle in Bewegung gesetzt haben, wenn nicht einflußreiche Interessenten, die auch den Mittellandkanal bekämpften, etwas ganz anderes von dem freien Rhein- und Elbeverkehr befürchtet, ja beim Rhein als erwiesen angenommen hätten: daß nämlich die sogenannte gemeinwirtschaftliche oder richtiger schutzzöllnerische Politik der deutschen Staatseisenbahnen durch die Verkehrsfreiheit auf Wasserstraßen gestört, ja durchkreuzt werde.

Der deutschen Eisenbahntarifpolitik wurde bei der Verstaatlichung von Manchen eine Aufgabe zugemutet, der selbst mit dem besten Willen und höchster Fähigkeit eine Verwaltung in Anbetracht der menschlichen Unvollkommenheit nur in bescheidenem Maße gerecht werden kann: die Tarif-

---

[1] Vgl. näheres über die Bedeutung dieser Gesichtspunkte für Straßburg in Bd. 89 d. Schriften d. Ver. f. Socialpol. (Heubach) S. 446 (Kohlentarife), 477 (Klagen über geringeres Entgegenkommen bis 1898 im Getreideverkehr).

politik sollte — wie verkündet wurde — im Gegensatze zur privatwirtschaftlichen Politik der bisherigen Privatbahnen „gemeinwirtschaftlich“ sein.

Dieser Ausdruck ist sehr vieldeutig. Man könnte vielleicht unter gemeinwirtschaftlichen Interessen diejenigen der staatlichen Haushaltung im Gegensatze zu den Interessen der Einzelwirtschaften der Unterthanen begreifen. Dann wäre der Sinn des Wortes „gemeinwirtschaftlich“: Erstreben von Überschüssen zu Gunsten des Staates, statt zu Gunsten der Aktionäre. Gemeinwirtschaftlich wäre die am meisten fiskalische Eisenbahnpolitik. Dies kann hier aber keinesfalls gemeint sein. War doch die Parole bei der Verstaatlichung, um einen Ausdruck Bismarcks zu gebrauchen, daß die Eisenbahnen vielmehr für den Dienst des Verkehrs, als für den Dienst der Finanzen bestimmt seien.

Der andere mögliche Sinn des Ausdrucks „gemeinwirtschaftliche Tarifpolitik“ ist, daß die Tarifregelung nicht zum Besten Einzelner, sondern im Gesamtinteresse der Nation erfolgen solle. Leider giebt es aber kein Universalrezept darüber, was jeweilig das Gesamtinteresse der Nation ist. Im politischen Kampfe behauptet jede Interessentengruppe, das, was ihr Programm ist, sei gleichbedeutend mit dem Gesamtinteresse der Nation. Die Eisenbahntarifpolitik gemeinwirtschaftlich verwalten, wird in der Praxis leicht dasselbe, wie Unterordnung der Eisenbahnpolitik unter die Gesichtspunkte der jeweils herrschenden Handelspolitik. Je nach der herrschenden Strömung ist es dann möglich, daß den maßgebenden Führern auf dem Gebiete der allgemeinen Politik eine Eisenbahntarifregelung zeitweilig als gemeinwirtschaftlich erscheint, in welcher lediglich so billig gefahren wird, als es die Selbstkosten erlauben, ein bewußtes Eingreifen zur Unterstützung einzelner Schichten aber vermieden wird. Es kann aber auch sein, daß die Leiter der Politik Schutzzöllner sind und diesem Ziele in der Meinung, es sei gemeinwirtschaftlich, die Tarifmaßnahmen unterordnen.

Es ist möglich, daß die leitenden Politiker recht haben, aber ebensogut, daß sie irren, wenn sie eine Handelspolitik und Eisenbahntarifpolitik im einen oder andern Sinne im guten Glauben als gemeinwirtschaftlich vertreten. Insbesondere eine schutzzöllnerische Handelspolitik kann nicht alle gleichmäßig begünstigen, muß notgedrungen einigen Kreisen große Opfer zumuten. Wenn die Eisenbahntarifpolitik in den Dienst einer schutzzöllnerischen Handelspolitik gestellt wird, giebt es somit auch immer Interessenten, von deren Standpunkt die bestehende Tarifpolitik nicht gemeinwirtschaftlich, sondern verwerflich erscheint. Es kommt auch vor, daß die unparteiliche Wissenschaft der jeweils herrschenden Handels- und Tarifpolitik, die sich gemeinwirtschaftlich nennt, diese Bezeichnung verweigern muß.

Die Handelspolitik Deutschlands war, als die Verstaatlichung in Preußen durchgeführt wurde, zum agrarischen und industriellen Schutzzoll energisch geschritten.

Fürst Bismarck hatte mit seinem bewundernswerten Verständnis für Machtfragen durchschaut, daß eine schutzzöllnerische Handelspolitik nicht bloß mit Zöllen, sondern auch mit Eisenbahntarifen gemacht werden kann. Seit Schutzzoll in Deutschland Trumpf geworden war, erschien den Schutzzöllnern die entsprechende Eisenbahntarifpolitik als gemeinwirtschaftlich. Widerspruch fand dies natürlich bei denjenigen, welche der Handelspolitik seit 1879 mit Bedenken gegenüberstanden.

Wollen wir die Ergebnisse dieser Maßnahmen heute feststellen, so ist zunächst eines anzuerkennen, wie immer man auch die schutzzöllnerische Richtung der Handelspolitik und die Unterwerfung des Tarifwesens unter die Gesichtspunkte der seitherigen Schutzzollpolitik beurteilen mag:

Es herrscht jetzt in den normalen Frachtsätzen Einheitlichkeit der Klassifikation, Stetigkeit und Öffentlichkeit der Frachtbedingungen und eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Berücksichtigung der Verfrachter. Freilich auch in den Normalsätzen findet — entsprechend den Selbstkosten der Bahn — eine erheblich billigere Bedienung der Großen als der Kleinen statt: ganze Wagenladungen werden verhältnismäßig wohlfeiler als halbe Wagenladungen, Stückgüter werden teurer als ganze und halbe Wagenladungen befördert.

Aber die Normalsätze beherrschen den wichtigsten Massenverkehr ebensowenig nach der Verstaatlichung als vorher[1]. Erst wer die vielen verwickelten Ausnahmetarife, die regelmäßig Begünstigungen gegenüber dem Transport nach normalen Tarifen darstellen, und auch die Verbandstarife kennt, hat einen Begriff von der wirtschaftlichen Bedeutung der staatlichen Tarifpolitik. Die Ausnahmetarife werden gehörig veröffentlicht und nicht allzu jäh geändert. Die Regierung sucht sich auch regelmäßig erst bei gewissen Notabeln des Wirtschaftslebens vor Ergreifen bestimmter Maßregeln zu informieren. Es kommt vor, daß einzelne zur Beratung zugezogene Personen ihre Sonderwünsche sehr energisch vertreten. Möglicherweise fallen die Interessen der gehörten Notabeln mit dem nationalen Gesamtinteresse zusammen. Das Gegenteil kommt jedoch auch in keineswegs seltenen

[1] Auf den bayerischen Staatsbahnen wurden 1898 nur 43,29 Prozent der Güter zu normalen Sätzen befördert. In der preußisch-hessischen Gemeinschaft wurden 1897/98 61,71 Prozent aller Güter zu Ausnahmetarifen befördert, wobei der Rohstofftarif als Ausnahmetarif gerechnet ist. Vgl. Lotz, Verkehrsentwicklung S. 64.

Fällen vor. Das Ziel, alle Klassen der Nation im Eisenbahnrat zur Vertretung gelangen zu lassen, ist in Deutschland noch nicht erreicht.

Welche Gesichtspunkte beherrschen nun unter den gegebenen Umständen die staatliche Politik der Ausnahmetarife in Deutschland?

Der Hauptsache[1] nach folgende sieben:

a) Die Staatsbahn will nicht mit Verlust, sondern womöglich mit Gewinn arbeiten. Sie vermeidet es in der Regel sorgfältig, Tarife so sehr herabzusetzen, daß sie beim Transport Geld verliert. Das macht jede Privatbahn genau so.

b) Die Staatsbahnen gewähren ferner genau so wie die Privatbahnen bewußt, soweit sie dabei Einnahmen ohne Zubuße erlangen können, differentielle Ermäßigungen für die Durchfuhr, wo Konkurrenz droht.

c) Die Eisenbahnen der deutschen staatlichen Betriebe suchen die Versorgung der heimischen Industrie, solange der Transport ihnen noch Gewinn bringt, insoweit durch niedrige Tarife zu begünstigen, als die eingeführte Ware deutschen Rohstoffen nicht Konkurrenz macht. Auch die Versorgung der deutschen Bevölkerung mit Kolonialwaren wird in entsprechender Weise begünstigt. In all diesen Fällen gewährt man auch der Einfuhr günstige Preise.

d) Beim Transport von Rohstoffen dagegen, die sowohl vom Inlande wie vom Auslande erzeugt werden können, werden regelmäßig die hohen Normalfrachtsätze erhoben. Da principiell die ausländische Ware[2] nicht schlechter als die inländische in der Tarifierung behandelt werden darf, transportiert man inländische und ausländische Rohstoffe, auch wenn sie einem heimischen Verarbeitungsgewerbe unentbehrlich sind, gleich teuer.

Hierbei muß man jedoch unterscheiden zwischen den Principien, die z. B. bei der Getreide- und Mehlbeförderung einerseits und bei der Beförderung von Kohle u. s. w. anderseits zur Anwendung kommen.

Getreide und Mehl deutscher und fremder Provenienz, welches in Deutschland verzehrt werden soll, wird gleichmäßig in Bayern fast durchweg[3] zum teuern Normalsatz von 4,5 Pfennig befördert, in Preußen giebt

---

[1] Eine mehr summarische Zusammenfassung dieser Principien bei Lotz, Verkehrsentwicklung S. 66—68.

[2] Bei Holz findet sich ein Versuch, durch Unterscheidung europäischer und nicht europäischer Holzsorten eine Verschiedenheit der Frachten für Holz von verschiedener Provenienz zu schaffen. Im übrigen ist Gleichheit der Frachtsätze für inländische und ausländische Ware von Deutschland, Österreich-Ungarn, Rußland gegenseitig verbürgt.

[3] Abgesehen z. B. von der Ermäßigung für Saatgetreide sowie Mais.

es zwar einige Strecken[1] mit etwas niedrigeren Sätzen, aber principiell herrscht die gleiche Praxis wie in Bayern.

Steinkohlen, Braunkohlen u. s. w. hingegen wurden vom 1. April 1897 bis Herbst 1900 in Preußen und in der Folge entsprechend in den meisten deutschen Staaten, wenn sie von deutschen Produktionsstätten verladen wurden, zum sogenannten Rohstofftarif transportiert, d. h. per Tonne mit 70 Pf. Abfertigungsgebühr und mit einem Streckensatz von 2,2 Pf. bis 350 km bezw. 1,4 pro tkm für die anstoßenden Strecken. Steinkohlen, Braunkohlen u. s. w., die zum deutschen Verbrauche ab Stationen, die nicht in deutschen Kohlenproduktionsgebieten liegen, z. B. ab Seehäfen versandt wurden, unterlagen bis zum Herbste 1900 dem höheren Normaltarife: 120 Pf. Abfertigungsgebühr und 2,2 Pf. Streckensatz pro tkm auf alle Entfernungen über 100 km, also auch auf Entfernungen über 350 km. Formell wurde deutsche und ausländische Kohle für deutschen Konsum nicht verschieden tarifiert, materiell aber eine Bevorzugung der aus deutschen Produktionsstätten versandten Kohle aufrecht erhalten.

e) Für die Ausfuhr gewerblicher Erzeugnisse in Wagenladungen, auch Stückgutsendungen, wird soviel Erleichterung, als nur irgend möglich, gewährt. Auch bezüglich der Steinkohlen u. s. w. wird eine Politik der Ausfuhrbegünstigung durch Ausnahmetarife befolgt. Auch die Ausfuhr der Erzeugnisse, an welchen die deutsche Landwirtschaft hervorragend interessiert ist, wird durch die Tarifpolitik thunlichst gefördert, so des Zuckers und im Anschluß an die handelspolitischen Maßnahmen des Jahres 1894 auch des Getreides.

f) Der Verkehr über deutsche Seehäfen wird, soweit die Ausfuhr in Betracht kommt, unbedingt, soweit die Einfuhr der die deutschen Landwirte nicht störenden kolonialen Produkte u. s. w. in Betracht kommt, ebenfalls nach Möglichkeit besonders begünstigt.

g) Das Bestreben, die Ansiedlung der Industrie nicht bloß an wenigen Mittelpunkten, sondern auch an kleinen Plätzen zu begünstigen, tritt in der Handhabung der Ausnahmetarifpolitik in bestimmten Fällen hervor. Das weitergehende Programm des Fürsten Bismarck, nicht nur die Decentralisation der Industrie zu begünstigen, sondern positiv ein weiteres Anwachsen der großen Städte durch Eisenbahntarifpolitik zu verhindern, konnte, als undurchführbar, nicht aufrecht erhalten werden.

---

[1] Vgl. z. B. Bd. 89 d. Schr. d. Ver. f. Socialpol. (Pernaczynski) S. 105.

Überblicken wir die Politik der Staatsbahnen, soweit sie als „gemeinwirtschaftlich“ in einen Gegensatz zu der Politik der Privatbahnen gebracht wird, so ist zunächst zu sagen, daß eine Menge der geschilderten Maßnahmen bei gehörig beaufsichtigten und verständig geleiteten Privatbahnen genau so wie bei dem Staatsbahnsystem ergriffen werden müßten.

Eine gleichmäßige Behandlung der Verfrachter, jedoch mit Verbilligung bei größeren Transporten[1], Öffentlichkeit und Stetigkeit des Tarifwesens sind nicht besonders gemeinwirtschaftliche, sondern lediglich Maßnahmen der Ordnung, welche auch vom individualistischen Standpunkte aus Voraussetzung eines loyalen Wettbewerbs der Privatunternehmer sind. Es sind dies die Ziele, welche in erster Linie die Staatsaufsicht in Privatbahnländern anstrebt.

Ausnahmetarife, bei welchen die Durchfuhr aus Konkurrenzrücksichten[2] besonders billig gefahren wird, sind genau so wie bei Staatsbahnen bei Privatbahnen üblich. Daß man die Einfuhr der Rohstoffe aus Kolonialländern und alle Ausfuhrartikel so billig fährt, daß erstens dabei noch etwas verdient, zweitens aber der Verkehr ermutigt und nicht eingeschüchtert wird, begegnet bei klug geleiteten Privatbahnen ebenso wie bei Staatsbahnen.

Wesentlich unterscheidet sich vor allem die staatliche Tarifpolitik von der der Privatbahnen dadurch, daß von deutschen Staatsbahnen gewisse landwirtschaftliche Produkte und Gewerbserzeugnisse ausländischer und inländischer Provenienz auf große Entfernungen nicht so wohlfeil gefahren werden, wenn sie in den Inlandsverbrauch übergehen, als wenn sie exportiert werden, also durch die differentiell ungünstige Behandlung des heimischen Konsums, ferner dadurch, daß die Verbindung der Binnenplätze mit deutschen Seehäfen mehr als diejenige mit belgischen und niederländischen Häfen begünstigt wird.

---

[1] Vgl. die bei v. Renauld a. a. O. S. 145, 146 genannten Ausnahmetarife bei Aufgabe von mindestens 45 Tonnen Kohlen, ferner den Ausnahmetarif für Steinkohlen von deutschen Stationen nach Italien. (Bayer. Staatsbahnen, Ausnahmetarife vom 1. Jan. 1900, S. 10, I 7.)

[2] Wie sehr sogar in der Politik der Staatsbahnen Deutschlands gegeneinander diese Konkurrenzrücksichten wirksam sein können, zeigt die bei Heubach (vgl. Schr. d. Ver. f. Socialpol. Bd. 89, S. 402) geschilderte preußische und elsässische Politik gegenüber Baden. Ist auch die damalige Verkehrsentziehung 1881 rückgängig gemacht worden, so ist doch noch die gegenwärtige Regelung des Transittarifwesens, wie sie Heubach und Roßmann (a. a. O. S. 33 ff.) schildert, bei den Staatsbahnen genau durch dieselben Konkurrenzrücksichten wie bei Privatbahnen beherrscht.

Daß den beiden letztgenannten Gruppen von Tarifmaßnahmen der Eisenbahnen, welche am korrektesten als solche des Schutzes bestimmter nationaler Interessen bezeichnet werden, die abgabenfreien Wasserstraßen entgegenarbeiten, ist nun der politisch wirksamste Vorwurf, welcher erhoben wird; erwähnt sei jedoch, daß noch außerdem behauptet worden ist, daß — entgegen den eisenbahnpolitischen Wünschen des Fürsten Bismarck — die Binnenschiffahrt das Anwachsen der großen Städte und die Konzentration des Verkehrs an gewissen Knotenpunkten besonders begünstigt habe[1].

1. Am einfachsten erledigen sich die Streitpunkte zwischen Anhängern der deutschen Staatsbahnpolitik und den Binnenschiffahrtsfreunden, welche sich auf die Frage beziehen, ob es gut sei, die Konzentration des Verkehrs an bestimmten Plätzen und auch das Anwachsen der Großstädte zu fördern.

Wenn man unter gemeinwirtschaftlich eine die Arbeiterinteressen besonders berücksichtigende Politik versteht, so ist zunächst klar, daß eine Decentralisation überhaupt nur dann ersprießlich ist, wo sie der natürlichen wirtschaftlichen Entwicklung[2] entspricht, nicht da, wo sie in Widerspruch hiermit forciert wird. Gerade die Konzentration der Hilfsgewerbe, auch der die Abfälle verarbeitenden Gewerbe, an den Industriecentren er-

[1] Ein Argument, welches Gegner der Abgabenfreiheit der Stromschiffahrt vom Standpunkte der sogenannten Mittelstandspolitik geltend machen, sei nur beiläufig erwähnt: man betont, daß auch in der Binnenschiffahrt wie in anderen Zweigen des Wirtschaftslebens der Großbetrieb den Kleinbetrieb verdränge. Solange nicht ein Monopol oder wenigstens eine Kartellbildung in der Binnenschiffahrt die heute herrschende Konkurrenz beseitigt, hat dies Argument wenig Bedeutung. Die wirtschaftliche Funktion der Binnenschiffahrt würde sich aber in der That ändern, wenn einmal die freie Konkurrenz als Grundlage der Frachtbildung im Wasserstraßenverkehre schwände. Vorläufig liegt dieser Fall in der deutschen Stromschiffahrt nicht vor. Es scheint sogar, als ob bis jetzt noch die Kleinschiffer keineswegs überall schlechter als der Großbetrieb gestellt wären. Wenn auch die Zukunft vielleicht schließlich den großkapitalistischen und den genossenschaftlichen Schiffahrtsunternehmungen zufallen wird, so haben doch z. B. 1899 nach dem Ruhrorter Handelskammerbericht (1899 und I. Vierteljahr 1900, erster Teil, S. 32—34) die Kleinreeder und Partikulierschiffer auf dem Rhein weniger schwer zu leiden gehabt als die Großreeder. Eine principielle Bedeutung möchte ich allerdings dieser einzelnen Feststellung nicht beilegen. Jedoch weist auch die Zählung der Schiffe der Binnenschiffahrt 1897 gegenüber 1877 keineswegs ein Verschwinden der Schiffe von 150—200 tons, sondern deren Zunahme nach. Vgl. auch Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1900, S. 305—308.

[2] Dafür daß übrigens dem natürlichen Lauf der Dinge folgend gelegentlich auch Privatbahnen — ohne politische Motive — eine Decentralisation der Industrie erwünscht finden, vgl. ein Beispiel bei Lotz, Verkehrsentwicklung S. 136, Anm. 2.

möglicht in manchen Fällen eine erhöhte Wirtschaftlichkeit in der Produktion. Nur bei größter Wirtschaftlichkeit des Betriebs ist aber die Zahlungsfähigkeit der Unternehmer derart, daß sie günstige Arbeitsbedingungen gewähren können. Die Begünstigung der Ansiedlung von oft kapitalschwachen Unternehmern an Nebenplätzen schafft in einer Anzahl von Fällen keineswegs besonders erfreuliche Arbeitsverhältnisse[1].

Soweit die Konzentration wirtschaftlich ist, sind Staatsbahnen und Privatbahnen in gleicher Weise, wenn sie Rente verdienen wollen, genötigt, sich dieser Tendenz anzupassen, mag es politisch erwünscht sein oder nicht. Heubach[2] zeigt, daß in Deutschland auch nach der Verstaatlichung die Bahnen, wenn anders der Gedanke der Wirtschaftlichkeit verwirklicht werden soll, bloß denjenigen Knotenpunkten des Verkehrs gewisse Ausnahmetarife zugestehen können, bei denen eine bestimmte Verkehrsdichtigkeit zu erwarten ist. Gerade die Rheinschiffahrt hat sogar gegenüber der Eisenbahnpolitik in einem Falle decentralisierend gewirkt[3]. Daß es Ausnahmetarife giebt, die bloß für Berlin und dessen Vororte, ferner für bestimmte Seehafenplätze, nicht aber für alle möglichen Nebenplätze gelten, ist übrigens bekannt. Was das Anwachsen der großen Städt betrifft, so ist, trotzdem Bismarcks und mancher anderer Politiker Wünsche in anderer Richtung sich bewegten, die Wirkung des Eisenbahnwesens in Staatsbahnländern wie in Privatbahnländern gerade die, daß Großstädte, die früher nur an einem Wasserwege möglich waren, an Binnenplätzen ohne Wasserweg sich entwickeln konnten[4]. Wenn es ein Vorwurf wäre, daß die Konzentration des Verkehrs und des Wohnens der Menschens im 19. Jahrhunderte gefördert worden ist, so träfe dieser Vorwurf die Eisenbahnen weit mehr, als die Rhein- und Elbschiffahrt.

---

[1] Die ungünstigsten Arbeitsbedingungen pflegen z. B. nicht in den Großmühlen, sondern in den kleinen, auf dem platten Lande verstreuten Mühlen, die vielfach vor dem Untergang stehen, zu herrschen.

[2] Vgl. Schr. d. Ver. f. Socialpol. Bd. 89 S. 373, 374, 380 ff., 422, 434. Bei Erörterung dieser Thatsache hebt Heubach a. a. O. S. 465, 466 völlig zutreffend hervor, daß eine Schuld hierbei die Eisenbahnen gar nicht trifft. Sie passen sich der Konzentration, welche z. B. die Natur des Getreidehandels mit sich bringt, allerdings aus betriebstechnischen Gründen bereitwillig in der Tarifpolitik an. Vgl. für specielle Berliner Tarife Anl. zu den Sten. Ber. des preuß. Abgeordnetenhauses 1899, Bd. II, S. 198, 203, 214, 217, 234.

[3] Vgl. Heubach a. a. O. S. 383/84.

[4] Vgl. über diese Frage Heft 40 der Schriften des deutsch-österr.-ungar. Verbandes für Binnenschiffahrt, Berlin 1898, S. 54, 55.

2. Wie über die Frage der Decentralisationspolitik, so ist auch darüber ziemlich einfach Klarheit zu gewinnen, ob denn die Stromschiffahrt verwerflich sei, weil sie die die deutsche Seeschiffahrt begünstigende Eisenbahnpolitik störe. Von den Kämpfen zwischen den deutschen Seehäfen, deren Bahntarife die Eisenbahnverwaltung so günstig als möglich stellt, und den rheinischen Städten, deren Schiffahrtsinteresse auf Erhaltung und Ausbildung des Verkehrs zur Rheinmündung hinweist, giebt allerdings die Schrift von Heubach und die oben citierte Denkschrift von Ruhrort vielfach Proben.

Daß die Rheinmündung nicht zu Deutschland gehört, ist einmal gegebene Thatsache. Bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts hatte dies die unangenehme Folge, daß die Niederländer den Verkehr zur Rheinmündung deutschen Schiffen auf jede Weise erschwerten. Diese Zeiten sind längst vorbei. Wenn man beobachtet, wie die Holländer heute größtes Entgegenkommen im eigenen Interesse der Förderung der durchgehenden Rheinschiffahrt beweisen, so muß man sich zunächst wundern, daß es Deutsche giebt, die gar nicht würdigen, welche Besserung gegen früher die heutigen Zustände bedeuten, vielmehr es für national halten, nachdem sich endlich die Rheinschiffahrt großartig entwickelt hat, ihr durch Zölle von deutscher Seite das Dasein zu erschweren.

Läge es so, daß der Seehandel Hamburgs und Bremens gegenüber Rotterdam nicht aufkommen könnte, so wäre es eher begreiflich, wenn auch noch lange nicht sehr klug, daß man vom national-deutschen Standpunkt nicht nur die durchaus billigenswerten Seehafenausnahmetarife, sondern nötigenfalls Gebührenbelastung der Rheinschiffahrt anriete. So traurig steht es aber Gottseidank mit dem Seehandel der deutschen Häfen trotz der Gebührenfreiheit des Rheins ganz und gar nicht. Und was Elbe und Weser anbetrifft, so bringen diese Ströme, gerade solange sie im Oberlauf gebührenfrei sind, den deutschen Seehäfen den allergrößten Nutzen, einen Nutzen, von dem sich jetzt auch Lübeck durch Neubau des Elbe-Travekanals sein Teil sicherte[1]. Aber auch Stettin, Danzig, Königsberg haben ebensowenig wie Hamburg und Bremen ein Bedürfnis, daß die Benutzung der

[1] Die Rücksicht endlich darauf, daß viele übrigens kleinere Schiffe auf dem Rheine unter holländischer Flagge fahren, berechtigt gar nicht zu feindseligen Maßregeln, die einen kleinlichen Charakter trügen und außerdem allen Bestrebungen zur wirtschaftlichen Annäherung Hollands und Deutschlands zuwiderliefen. Vgl. Heft 40 der Schriften des deutsch-österr.-ungar. Binnenschiffahrtsverbandes und die Denkschrift von Dr. Arnecke S. 50 Anm.

Ströme, die ihnen neben den Eisenbahnen Güter zuführen und abführen, verteuert und erschwert werde.

Weit entfernt, daß es sich empfiehlt, wegen der Konkurrenz rheinischer Plätze mit den deutschen Seehäfen der Stromschiffahrt Schwierigkeiten zu bereiten, ist es vielmehr für das deutsche Wirtschaftsprogramm, welches Förderung des deutschen Seehandels anstrebt, eine notwendige Ergänzung, daß für die Binnenschiffahrt soviel wie möglich geschieht. In der Pariser Weltausstellung hatten die Handelskammern von Nantes und St. Lazaire ein Material für dieses Problem zusammengestellt, aus welchem speciell der Deutsche recht viel lernen könnte. Nantes und St. Lazaire klagen über den schlechten Zustand der Schiffbarkeit der Loire. Man tritt dort für Schaffung eines Großschiffahrtswegs Nantes-Orléans mit der Motivierung ein, ein großer moderner Seehafen bedürfe notwendig eines Netzes von Binnenwasserstraßen. Man entsandte einen Sachverständigen, Hrn. Lafitte, nach Deutschland, der in einem fleißigen Bericht nachzuweisen suchte, welche gewaltige Bedeutung die Binnenschiffahrt neben der Eisenbahn als Stütze des Seehandels in Hamburg, Danzig u. s. w. gegenwärtig hat[1].

3. So bleibt schließlich nach alledem der Klagepunkt der, daß die Binnenschiffahrt auf abgabefreien Strömen überwiegend der Einfuhr diene, während die Bahnen — wie man rühmend hervorhebt — die Ausfuhr vor allem pflegten. Der Vorwurf geht mit anderen Worten dahin, daß zu Wasser mit billiger Fracht Waren Deutschland zugeführt werden, deren Verfrachtung die Eisenbahnen aus nationalen Rücksichten möglichst zu erschweren gesucht hätten.

Es ist zunächst richtig, daß die Politik der deutschen Staatseisenbahnen, durch hohe Normaltarife die Einfuhr gewisser Rohstoffe und Fabrikate aus Schutzrücksichten zu erschweren, sowohl zur Politik der Privatbahnen, wie auch zur Praxis der Binnenschiffahrt in einem gewissen Gegensatz steht. Die Privatbahnen können nicht darauf ausgehen, bloß die Ausfuhr zu pflegen, die Einfuhr bestimmter Massengüter aber zu erschweren, da ihr wirtschaftliches Interesse sie dazu zwingt, Rückfrachten für die Wagen, welche Ausfuhrgüter befördert haben, zu suchen. Indes gerade mit Rücksicht auf die Rückfrachten und um den Leerlauf der Wagen zu vermeiden, können auch die deutschen Staatsbahnen die begünstigende und hemmende Beeinflussung des Verkehr in gewissen Richtungen und gewissen Gütern

[1] Vgl. übrigens die Aufsätze „Über den Anteil der deutschen Binnenwasserstraßen an dem Seehandel der deutschen Häfen" von Victor Kurs, Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1898, S. 164 ff., 218 ff., 261 ff.

nicht ins äußerste Extrem treiben: immerhin ist aber in manchen, nicht in allen Dingen ein gewisser Gegensatz zwischen den nationalen Schutzabsichten, denen die Staatseisenbahnen dienstbar gemacht werden sollten, und jeder aus freier Konkurrenz hervorgegangener Tarifbildung, also auch der Frachtentwicklung der Binnenschiffahrt, wie der Privatbahnen anderer Länder zu beobachten.

Es ist hier nicht meine Absicht, von Grund aus die handelspolitische Elementarfrage zu behandeln, daß doch ein Volk nicht auf Einfuhr verzichten kann, welches als Exporteur von Waren am Weltmarkte eine Rolle spielen will und außerdem jährlich beträchtliche Zinsforderungen vom Auslande einkassiert, für die irgend etwas eingeführt werden muß. Es ist ebensowenig meine Absicht, die leider recht unvollkommene und recht unvergleichbare Eisenbahn- und Binnenwasserstraßenstatistik darauf in allen Einzelheiten durchzuprüfen, wie weit — entgegen der Eisenbahntarifpolitik — zu Wasser Güter herangebracht werden[1], deren Konkurrenz irgend ein begeisterter Hochschutzzöllner dem deutschen Vaterlande fern halten möchte: ich beschränke mich vielmehr auf drei konkrete Fälle, in welchen thatsächlich die Binnenwasserstraßen Güter wohlfeil transportieren, deren wohlfeile Einfuhr die Eisenbahnen zu verhindern bestrebt sind. Es sind drei Fälle, in welchen meines Erachtens es ein Segen für die Gesamtheit ist, daß es Verkehrswege giebt, die von der seit 1879 bewußt befolgten Eisenbahnpolitik der Abwehr konkurrierender Produkte nicht berührt werden. Es handelt sich um Holz, Kohle und Getreide.

a) Professor Endres[2] schätzte 1897, daß von der Einfuhr nach Deutschland **bis zur deutschen** Zollgrenze etwa 4/5 auf dem Wasserwege (Meer und Flüsse), 1/5 (namentlich von Österreich-Ungarn her) per Eisenbahn

---

[1] Die mehrfach citierte Arneckesche Denkschrift faßt thatsächlich auf S. 73 das Ergebnis solcher statistischer Versuche für den Verkehr zwischen Rheinland-Westfalen und den Rheinhäfen dahin zusammen, daß in der Ausfuhr die Bahn, in der Einfuhr Binnenschiffahrt erfolgreicher gewesen sei, soweit ein Wettstreit beider Verkehrsmittel stattgefunden habe. — Für die größeren deutschen Ströme von der Ostgrenze bis zur Elbe suchte übrigens Major **Kurs** nachzuweisen, daß sie der deutschen Landwirtschaft für deren Export und für Dünger- und Kohlenbezug besonderen Nutzen bringen. Vgl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1899, S. 75 ff. Vgl. ferner Jahrbücher für Nat. u. Statist., Dritte Folge, Bd. 17, S. 193 ff. — Den Versuch, trotz der Mängel der Verkehrsstatistik Deutschlands Getreide- und Mehlverkehr abzuschätzen, unternimmt jährlich **C. Thamer** im Archiv für Eisenbahnwesen.

[2] Vgl. Bericht über die XXV. Versammlung deutscher Forstmänner zu Stuttgart 1897, S. 74/75. Für 1899 schätzte **Endres**, daß 3/4 der Holzeinfuhr zu Wasser ankommt.

transportiert wurden. Hierauf hat zunächst die deutsche Verkehrspolitik keinen direkten Einfluß. Welche Bedeutung der Wassertransport speciell für die Weiterbeförderung ausländischen Holzes ins Innere Deutschlands beansprucht, nachdem einmal die Grenze überschritten ist, kann nicht exakt festgestellt werden[1]. Jedenfalls ist es aber sehr wahrscheinlich, daß das meiste auf Binnenwasserstraßen bis zur deutschen Grenze verbrachte Holz auch in Deutschland noch auf längere Strecken den Wasserweg benutzt[2]. Freilich darf hieraus nicht die übereilte Folgerung gezogen werden, daß die deutschen Waldbesitzer nur Schaden von den Binnenwasserstraßen hätten. Denn das deutsche Holz benutzt dieselben ebenfalls nicht unbeträchtlich[3], wenn auch wohl der Eisenbahntransport hier überwiegt.

Die wesentliche Frage, nicht vom Standpunkt der Forstbesitzer, sondern vom Standpunkt der Gesamtheit, lautet:

---

[1] In der Schiffahrtsstatistik wird nichts über den Ursprung des beförderten Holzes mitgeteilt.

[2] Um die Bedeutung der Binnenwasserstraßen für die Einfuhr von Holz zu veranschaulichen, seien aus der Statistik des Deutschen Reichs, N. F. Bd. 125 für 1898, nur folgende Ziffern herausgegriffen:

Bei Emmerich-Zollgrenze gingen zu Berg 1898 durch:

Harte Stämme	58 301	tons
Harte Schnittware	237 641	"
Weiche Stämme	35 209	"
Weiche Schnittware	325 255	"
insgesamt	656 606	tons

Bei Thorn-Zollgrenze gingen zu Thal 1898 durch:

Harte und weiche Schnittware insgesamt 883 474 tons.

[3] Die Anfuhr von Holz in Schiffen und Flößen zu den 3 Ruhrhäfen betrug nach Anl. 22 des Ruhrorter Berichts im Durchschnitte

1885/88	160 328	tons
1889/93	259 138	"
1894/98	426 037	"

Hiervon dürfte der zu Berg angekommene Betrag fast ausschließlich ausländischen Ursprungs sein, nämlich

1885/88	28 067	tons
1889/93	70 893	"
1894/98	169 914	"

Es bleibt hier also durchweg der Empfang von Holz zu Thal, welches deutschen Ursprungs sein kann, größer als der Empfang zu Berg, wenn auch letzterer sehr stark steigt.

Ist die Holzeinfuhr überflüssig oder notwendig gewesen? Wenn sie notwendig war, hat dann Deutschland ein Interesse, den Holzbedarf möglichst stark durch Frachten zu verteuern?

Professor Endres hat nachgewiesen, daß Deutschland für den Bedarf, den die Mehreinfuhr an Nutzholz jetzt deckt, 4 273 000 ha aufforsten müßte, während höchstens 1 Million ha Waldboden noch zur Aufforstung zur Verfügung stehe, über 3 Millionen ha also dem landwirtschaftlich genützten Areal entzogen werden müßten[1]. Mit einem Worte, Deutschland kann gar nicht daran denken, den nationalen Holzbedarf ohne Mehreinfuhr zu decken. Die Fracht durch Erschwerung des Wasserstraßenverkehrs zu erhöhen, wäre, wenn einmal importiert und dabei noch Zoll bezahlt werden muß, eine Versündigung gegen das Princip der Wirtschaftlichkeit, es würde Vernichtung für diejenigen Gewerbe bedeuten, welche aus Holz Fabrikate für den Weltmarkt verarbeiten.

b) In der Eisenbahntarifpolitik für Kohle galt es von 1879 bis September 1900 als erstrebenswert, die Einfuhr fremder Kohle nicht durch besondere Ermäßigungen zu ermutigen, die Ausfuhr deutscher Kohle aber zu fördern. Der Braunkohlenbergbau der Provinz Sachsen erhebt seit geraumer Zeit heftige Klagen, daß auf der abgabenfreien Elbe böhmische Braunkohle in thatsächlich großer Menge nach Deutschland eingeführt wird[2]. Daß es gegenüber Kohle ein Konsumenteninteresse giebt, galt lange Zeit als unzeitgemäße Behauptung. Auch die Bedenken derjenigen wurden gering geschätzt, die darauf hinwiesen, daß forcierte Kohlenausfuhr eine beschleunigte Erschöpfung der künftigen Wohlstandsgrundlagen Deutschlands bedeute, und daß eine Eisenbahntarifpolitik, welche fremde Zufuhr ungünstiger als deutsche Ausfuhr behandle, die Syndikatsbildung stark begünstige.

---

[1] Vgl. Artikel „Forsten", Handw. der Staatswissenschaften 2. Aufl. Bd. III S. 1172, 1173. Nach mündlicher Mitteilung von Professor Endres würde die gesamte Mehreinfuhr von verarbeitetem und unverarbeitetem Nutzholz 1899 — auf Rundholz umgerechnet — 10 Millionen Kubikmeter betragen. Zur Herstellung dieses jährlichen Quantums wäre eine Vermehrung des Forstareals um etwa 8 Millionen ha erforderlich. Statt 26 % müßten 40 % des deutschen Bodens dem Waldbau gewidmet werden.

[2] Die Braunkohlenmenge, welche zu Thal auf der Elbe bei Schandau-Zollgrenze eingeführt wurde, betrug im Jahre 1898 2 014 551 tons, d. i. etwa 70 % der gesamten zu Thal beförderten Gewichtsmengen. Es ist dies jedoch weniger als ein Viertel der gesamten, im Specialhandel 1898 von Österreich-Ungarn nach Deutschland eingeführten Braunkohlenmenge, die 8 450 149 tons betrug. Vgl. Bd. 125 d. Stat. d. Reichs S. 148 und Stat. d. Deutschen Reichs 1900 S. 95.

Jetzt erleben wir bereits angesichts des seit dem Winter 1899/1900 herrschenden Kohlenmangels einen vielleicht zu radikalen Umschwung der öffentlichen Stimmung. Als gemeinwirtschaftlich, als national, wird plötzlich von manchen sogar eine Tarifpolitik gefordert, welche die Ausfuhr deutscher Kohlen erschwert, die Einfuhr fremder Kohlen begünstigt. Die böhmische Kohle wurde bisher in Oberfranken von der Industrie reichlich verwendet. Die österreichische Regierung beschließt nun, die Kohlentarife für den auswärtigen Verkehr zu erhöhen. Wir hören daraufhin, im Juli 1900 [1], daß die Handels- und Gewerbekammer von Oberfranken die bayerische Regierung bestürmt, doch bei den Österreichern eine Aufhebung gewisser Tarifmaßregeln zu erwirken, welche den Bezug böhmischer Kohle erschweren. Existierte eine natürliche Wasserstrecke von Böhmen nach Oberfranken und auf dieser ein Kohlentransport, so hätten gewiß extreme Vertreter der nationalen Schutzpolitik bisher die Erleichterung beklagt, welche dadurch für den Bezug ausländischer Kohlen zum Schaden der nationalen Arbeit Deutschlands existiere. Bis zum Herbste 1900 war es Princip der deutschen Politik,

1. Kohle von der Grenze sowie von Binnenschiffahrtsstationen nach deutschen Konsumplätzen zum Specialtarif III (2,2 + 12),

2. Kohle von deutschen Produktionsplätzen regelmäßig zum Rohstofftarif (2,2 mit Anstoß von 1,4 ab 351 km + 7),

3. Kohle von deutschen Produktionsstätten zur Ausfuhr über See und über Land, ferner nach deutschen Seestädten und nach vom Ausland umstrittenen deutschen Binnenplätzen vielfach billiger als zum Rohstofftarif zu befördern.

Indem das preußische Staatsministerium im September 1900 beschloß, den Rohstofftarif auch importierter Kohle zuzugestehen, ist ein Eingeständnis gegeben, daß die bisherige Kohlentarifpolitik bei der Kohlennot nicht ausreichte. Wenn diese Politik ohnehin in kritischer Zeit von der Eisenbahn aufgegeben werden mußte, dann ist es auch kein nationaler Schaden, daß die Wasserstraßen dieser Politik bisher nicht folgten.

c) Bei weitem der wichtigste Streitpunkt für Eisenbahntarifpolitik und Wasserstraßenpolitik ist aber die Behandlung der Getreidetransporte. Im Widerspruch mit der Meinung, daß nur beim Ferntransport geringwertiger Massengüter, wie von Erde, Erzen, Steinen u. s. w., die Binnenschiffahrt neben den Eisenbahnen eine bedeutende Rolle spielen könne, steht es, daß die Schiffahrt nicht selten diese Artikel von den Bahnen vorweggenommen sieht, während sie bei dem Getreide, einem relativ hochwertigen Massengut, im

---

[1] Vgl. Bayerische Handelszeitung 1900 S. 536.

Wettbewerb mit den Eisenbahnen große Transporte erringt. Es ist diese Beobachtung nicht auf Deutschland beschränkt. Auch in den Vereinigten Staaten beansprucht der Getreidetransport auf dem Binnenwasserweg von Duluth nach Newyork eine gewaltige Rolle gegenüber dem Bahntransport, obwohl dort die Eisenbahnen das Getreide zu den allerniedrigsten Sätzen befördern. In Deutschland rentiert der Wasserbezug gegenwärtig insbesondere bei importiertem Getreide[1], nicht bloß deshalb weil die Wasserstraße an sich billig arbeitet, sondern weil in diesem Falle die Eisenbahn außerordentlich teuer befördert. Die Ziffern über Mannheims Getreideempfang zu Wasser im Vergleich mit dem Bahnverkehr[2] zeigen, welche Bedeutung die Rheinstraße für die Einfuhr ausländischen Getreides hat. Es ist aus diesen Ziffern nicht ersichtlich, wie viel jeweilig von dem zu Wasser nach Mannheim und Ludwigshafen herangeführten Getreide vermahlen oder unvermahlen in die Schweiz weitergeht, also Transitgut ist. Nehmen wir einmal an, es bliebe all dies Getreide in Deutschland[3]. Weshalb der Wasserweg vorteilhafter als der

---

[1] Gelegentlich wird übrigens per Wasser auch Getreide exportiert. So gingen 1898 bei Schandau-Zollgrenze zu Berg 27 958 t Weizen und Spelz und 29 718 t Roggen auf der Elbe nach Österreich-Ungarn (wahrscheinlich Ausfuhr deutschen Getreides, möglicherweise jedoch auch Durchfuhr ausländischen Getreides durch Deutschland). Vgl. Bd. 125 d. Stat. d. D. Reichs N. F., S. 148.

[2] Vgl. Schr. d. V. f. Socialpol. Bd. 89 (Heubach) S. 448—452.

[3] Über die Bedeutung der Rheinstraße für die Versorgung von Rheinland-Westfalen auch mit ausländischem Getreide vgl. die Denkschrift von Arnecke S. 70 und Tabelle 12. Im übrigen wird die Bedeutung der Binnenschiffahrt für Deutschlands Getreideeinfuhr durch folgende dem Bande 125 d. Stat. d. Deutschen Reichs N. F. entnommene Zahlen anschaulich gemacht:

1898 durchgegangen

	zu Berg	zu Thal
in Emmerich-Zollgrenze:		
Weizen, Spelz	1 061 116 tons	4 tons
Roggen	330 422 „	2 500 „
Hafer	260 225 „	13 „
Gerste	254 522 „	19 641 „
Mehl u. s. w. (auch Kleie)	90 436 „	6 523 „
in Hamburg-Entenwärder:		
Weizen, Spelz	155 903 tons	5 750 tons
Roggen	231 753 „	637 „
Hafer	114 670 „	1 044 „
Gerste	172 582 „	67 118 „
Mehl u. s. w.	70 946 „	32 466 „

Im Gegensatz zu der von Heubach in Bd. 89 d. Schr. d. Ver. f. Socialpolitik S. 456 befolgten Methode erscheint es mir zweckmäßiger, — statt des Specialhandels

Bahnbezug ist, geht aus dem Vergleich der bezüglichen Frachten Mannheims hervor. Es sei zugegeben, daß die Schiffahrt auf die Getreidepreise einigermaßen verbilligend einwirkt. Die Parität Mannheims gegenüber Antwerpen ist nicht voll durch Zoll plus Umschlagskosten plus Bahnfracht zu erklären. Infolge der wohlfeilen Wasserfracht stand der Mannheimer Preis vielmehr meist seit 1892 etwas niedriger, als die mit Berücksichtigung der reinen Bahnfracht berechnete Parität sein würde. Zur Beruhigung aller Landwirte sei jedoch hinzugefügt, daß trotzdem der durchschnittliche Weizenpreis Mannheims von 1884 bis 1898 stets um 12 bis 28 Mark pro Tonne höher gewesen ist als derjenige Berlins.

Die Getreidebeförderung zu Wasser hat keineswegs am Rhein ruinös niedrige Getreidepreise gebracht[1]. Die Getreidezufuhr auf dem Rhein erfolgt aber allerdings im Widerspruch mit der preußischen Staatseisenbahnpolitik.

Ist nun die staatliche Eisenbahnpolitik hinsichtlich Getreide derart vom Standpunkte der Allgemeinheit billigenswert, daß durch Stromzölle jeder Versuch im Keime erstickt werden muß, Deutschland zu Bedingungen Getreide zuzuführen, welche die Eisenbahnen nicht gewähren?

Zur Untersuchung dieser Frage, die meines Erachtens die politisch ausschlaggebende ist, liefern die nachfolgenden Untersuchungen ein Material, wie es bisher in dieser Vollständigkeit nicht verarbeitet war.

Es wird uns das rechtsrheinische Bayern geschildert, dessen Getreidebau

---

einschließlich Mühlenlageranschreibung — den sogenannten Gesamteigenhandel Deutschlands diesen Ziffern gegenüberzustellen. (Vgl. Stat. Jahrb. f. d. D. Reich 1900 S. 81, 140, 141.) Die betreffenden Ziffern für 1898 lauten:

	Gesamte Einfuhr	Gesamte Ausfuhr
Weizen	1 581 201 tons	331 119 tons
Roggen	891 536 „	143 931 „
Mehl (ohne Kleie) . . .	34 565 „	141 834 „

Es muß hinzugefügt werden, daß immerhin die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, daß in dem auf Rhein und Elbe stromaufwärts beförderten Getreide und Mehl deutsche Ware enthalten ist, die z. B. von der Ostseeküste auf dem Seewege herangebracht ist; ferner daß von dem fremden zu Wasser herangebrachten Getreide einiges vermahlen oder unvermahlen ins Ausland weitergeht. Doch ist anzunehmen, daß bei weitem der meiste in Emmerich zu Berg durchgegangene Weizen Import für den deutschen Konsum darstellt.

[1] Dies hebt auch Max v. Eyth, der ein Anhänger der Getreideschutzzollpolitik, zugleich aber Freund der Binnenwasserstraßen ist, in seiner 1899 erschienenen Schrift „Binnenschiffahrt und Landwirtschaft“ hervor. Dieselbe ist als Heft 43 der Schriften des deutsch-österr.-ungar. Verbandes für Binnenschiffahrt veröffentlicht.

und Müllerei in der Defensive gegen alle fremde Einfuhr steht, dabei aber den bayerischen Bedarf nicht vollständig deckt[1].

Es wird hiermit ein Gebiet agrarischer Überschüsse verglichen, die Provinz Posen, und endlich die badische und pfälzische Politik eingehend geschildert.

Als Gegenstück ist von P. Werhho die Getreidetarifpolitik Rußlands dargestellt.

Die russische Politik ist auf Ausgleichung der räumlichen Distanzen gerichtet, der Getreideferntransport nach dem Auslande, aber auch nach russischen Konsumtionsgebieten, wird so wohlfeil als irgend möglich geleistet. Die leistungsfähigste Form der Müllerei, der Großbetrieb mit rein industriellem Charakter, wird begünstigt, freilich nicht, ohne daß Schwierigkeiten, die in der russischen Volkswirtschaft liegen, die Erfolge insbesondere der Exportmüllerei, beeinträchtigen[2]. Jedenfalls ist alles andere als Stagnation das Charakteristische der russischen Getreidetarifpolitik.

Anders die Tarifpolitik der deutschen Bahnen. Sie ist gegenüber Getreidebau und Müllerei vor allem auf die Grundidee basiert: quieta non movere.

Vergegenwärtigen wir uns dies an einem Beispiel aus Bayern, welches aber auch für preußische Verhältnisse typisch ist.

Der bayerische Bauer sieht einen Güterzug vorüberfahren. Darin sind einige Wagenladungen Getreide aus Österreich-Ungarn, die nach der Schweiz bestimmt sind. Hier wird für die bayerische Strecke ein Einheitssatz von 3,2 bis 2,72 Pf. pro tkm erhoben[3].

Bliebe das Getreide in Bayern oder wäre es bayerisches Getreide, welches nicht exportiert, sondern in Deutschland konsumiert wird, so würde 4,5 Pf. Streckensatz pro tkm erhoben.

Doch siehe, da sind auch Waggons mit bayerischem Getreide. Dieses geht nach Tirol. Hier wird statt 4,5 Pf. ein Streckensatz von 2,6 Pf. erhoben. Dies führt zu folgenden Konsequenzen: Geht eine Getreidesendung zum lokalen Verbrauch nach Garmisch-Partenkirchen[4], so wird 4,5 Pf. pro tkm erhoben. Wird aber das Getreide von Garmisch über die Grenze nach Österreich gebracht und die Verzollung nachgewiesen, so bekommt der Ver-

[1] Vgl. Schr. d. Ver f. Socialpol. Bd. 89 (Kustermann) S. 52. Zu Wasser überwiegt in Bayern vollends die Einfuhr gegenüber der Ausfuhr von Getreide.

[2] Vgl. Schr. d. Ver. f. Socialpol. Bd. 89 S. 256—258.

[3] Vgl. Verzeichnis der Ausnahmetarife im Güterverkehr der bayer. Staatsbahnen. Stand vom 1. Jan. 1900 S. 121 sub XVIII, 7.

[4] Die Privatbahnstrecke folgt hier der staatlichen Tarifpolitik.

frachter von den bayerischen Bahnen eine Rückvergütung, so daß die Fracht nur 2,6 Pf. pro tkm beträgt[1].

Der bayerische Bauer kann getrost mit dem Bewußtsein schlafen gehen, daß kein Scheffel österreichisches und rumänisches Getreide, welches in Bayern konsumiert wird, unter 4,5 Pf. pro tkm auf bayerischem Boden gefahren wird, ausgenommen Mais; hier wird der Bauer als Konsument begünstigt; die Bahn bringt ihm den Mais für Futterzwecke und Schnapsbrennerei zu 2,9 Pf. pro tkm[2].

Freilich muß der bayerische Bauer dafür, daß kein fremdes Getreide zum bayerischen Verbrauch auf bayerischen Strecken billiger als zu 4,5 Pf. befördert wird, es in Kauf nehmen, daß auch das bayerische, in Bayern bleibende Getreide ebenso teuer, zu 4,5 Pf., verfrachtet und dadurch wenig versandfähig gemacht wird. Eine Ausnahme findet hier nur statt, wenn der Bauer als Konsument interessiert ist: Bezug von Saatgut kann in kleinen Mengen wie in Wagenladungen erheblich unter dem normalen Satze erfolgen, wenn nicht an bayerische Händler die Sendung adressiert wird, vielmehr der Bauer direkt durch den Darlehnskassenverein oder den landwirtschaftlichen Bezirksausschuß einkauft.

Liefert der bayerische Bauer dem heimischen Müller nicht genug oder qualitativ minderwertiges Getreide, welches nicht ohne fremde Beimischung zu backfähigem Mehl verarbeitet werden kann, so beginnen nun für den Müller die Tarifschwierigkeiten. Muß der Müller Getreide von auswärts auf dem Bahnwege beziehen, so kostet ihm das unvermahlene Getreide pro tkm 4,5 Pf. Fracht. Sein Konkurrent in Norddeutschland, der das dort wohlfeilere Getreide an Ort und Stelle vermahlt, vermag aber an den Wohnort des Müllers das Mehl billiger zu liefern, als die Selbstkosten des bayerischen Müllers sind, der per Bahn bezogenes Getreide vermahlt. Kostet doch die Bahnfracht für das weit wertvollere Mehl nur ebenfalls 4,5 Pf. pro tkm.

Bittet der bayerische Müller darum, daß Getreidebezüge per Bahn ihm erleichtert werden, indem der Getreidetarif für Fernversand ermäßigt wird, so opponiert der Bauer, der durch hohe Getreidefracht nach wie vor geschützt zu werden wünscht. Verlangt der bayerische Müller, daß Mehl

---

[1] Vgl. a. a. O. S. 120 sub XVIII, 3.

[2] Vgl. a. a. O. S. 123 sub XVIII, 14. Durchaus ähnlich wurde zeitweilig die Maiseinfuhr in Posen begünstigt. Vgl. Schr. d. Ver. f. Socialpol. Bd. 89 (Pernaczynski) S. 120 ff. Für die preußische Getreidetarifpolitik vgl. Sten. Ber. des preuß. Abgeordnetenhauses 1899, Anl. Bd. I, S. 224 ff.

teurer als Getreide verfrachtet werde, indem es aus Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse versetzt wird, so opponiert der Bäcker, dem die Brotstoffverteuerung denn doch etwas zu stark wird; es opponiert aber auch der norddeutsche in Getreidebezirken wohnhafte und auf Bahnversand angewiesene Großmüller, der die Transportfähigkeit seines Fabrikats durch Frachterhöhung beeinträchtigt sieht. So bleibt es beim Alten, obwohl sehr große Bedenken gegen die Beibehaltung des künstlichen, den Stillstand begünstigenden Zustandes zu erheben sind[1].

Ehe diese Bedenken entwickelt werden, wollen wir den jetzigen komplizierten Tarifzustand geschichtlich zu begreifen suchen.

Nicht immer hat es in Deutschland für weise gegolten, das im Inlande zu verbrauchende Getreide erheblich über den Selbstkosten[2] — also recht teuer — auf der Bahn zu befördern.

Noch 1873 hielt es Fürst Bismarck[3] für wünschenswert, daß für wichtige Lebensbedürfnisse, d. h. für solche, welche zum täglichen Leben des gemeinen Mannes gehören, der Pfennigtarif[4] festgehalten oder erstrebt werde. Er war damals dagegen, daß Preußen „mit seinen brillanten Finanzen“ bei der geplanten Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 % vorangehe; keinesfalls aber sollte die Erhöhung für wichtige Lebensbedürfnisse erfolgen. 1874 änderte der Reichskanzler seinen Standpunkt hinsichtlich des Tarifzuschlages.

Seit der zweiten Hälfte der siebziger Jahre ertönten Klagen der deutschen Zwischenhändler in Binnenplätzen, dann auch der Land- und Forstwirte über die Differentialtarife. Den Land- und Forstwirten mißfielen die direkten Tarife, welche die Einfuhr agrarischer Produkte des Auslandes erleichtern.

Seit 1879 wurde es Regierungsprogramm, mit solchen Tarifen aufzuräumen.

---

[1] Das reichhaltige Material über die Frage der gleichen oder ungleichen Tarifierung von Getreide und Mehl in Bd. I. der Anl. der Sten. Ber. des preuß. Abgeordnetenhauses 1900, S. 109 ff., konnte leider bei Drucklegung dieses Bandes nicht mehr verwertet werden.

[2] Vgl. Schr. d. V. f. S. Bd. 89 S. 188 (Werzho) über Rußlands Selbstkostenberechnung für Getreidetransporte. Vgl. ferner die Sätze deutscher Privatbahnen vor der Verstaatlichung a. a. O. S. 95, 97 (Pernaczynski).

[3] Die Äußerungen Bismarcks über Eisenbahntarifwesen sind nach Poschinger in Nr. 68 der Zeitung des Ver. deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 3. Sept. 1898 zusammengestellt.

[4] 1 Silberpfennig pro Centnermeile = 2,2 Markpfennig pro tkm = heutiger Specialtarif III jenseits 100 km.

In zweierlei Hinsicht zeigte sich Fürst Bismarck indes weit gemäßigter als die heutigen extremsten Vertreter seines tarifpolitischen Programms. Er klagt zwar über Differerentialtarife, welche die Einfuhr von fremdem Holz und ungarischer Lohe begünstigen. Er ist jedoch nicht unbedingt im Jahre 1881 dagegen, Österreich=Ungarn Differentialtarife zu gewähren, wenn sehr erhebliche Gegenvorteile dafür zu erlangen seien.

Als er bemerkt, daß im Wettbewerb gegen die Rheinschiffahrt die Eisenbahnen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Mehl u. s. w. von den deutschen Seehäfen nach Rheinland und Westfalen anstellen, erklärt er dies allerdings für eine fiskalische, dem Schutze der Landwirtschaft widerstreitende Politik, die nur dazu führe, daß man im Wettbewerb zwischen Schiffahrt und Eisenbahn die Einfuhrfracht immer mehr verbillige. Es solle nicht von Eisenbahn wegen eine „künstliche Rheinstraße“ hergestellt werden. Auf diese Anregung hin, die 1881 an Minister Maybach gelangte, wurden 1882 die Getreideeinfuhrtarife — außer für Mais, Hafer und Ölsamen — beseitigt. Nicht jedoch war Bismarck so gewaltsam, etwa eine Erschwerung der Rheinschiffahrt durch Stromzölle anzubahnen.

Die staatlichen Eisenbahnen Deutschlands haben pietätvoll in ihrer Tarifpolitik die Grundgedanken, von welchen Bismarck 1879/81 ausging, soweit es durchführbar schien, befolgt. Die Voraussetzungen haben sich aber heute durchaus geändert.

Die geläufige Meinung, die sich auch in den nachfolgenden Arbeiten von Roßmann[1] und Heubach[2] vertreten findet, ist allerdings noch immer, daß eine Getreidetarifpolitik, die für Ausfuhr und Durchfuhr billig, für Deutschlands Konsum teuer verfrachtet, niemandem in Deutschland schade. Vom Sonderinteresse einzelner Landwirte aus mag dies richtig sein. Vom Gesamtinteresse Deutschlands aus betrachtet, stellt sich heute wenigstens die Sache anders dar. Man operiert — soweit wirtschaftliche Argumente und nicht bloß Gefühlsregungen vorgebracht werden — bei Motivierung der Getreidezölle damit, daß unsere Landwirtschaft, wenn ihr nur über die Krisis hinweggeholfen werde, unter Ausnützung der neuesten technischen, besonders chemischen Fortschritte weit mehr Getreide auf gleicher Fläche und zwar zu erschwingbarem Preise herstellen könnte, als sie heute produziert. Die Frage kann jedoch nicht umgangen werden: ist der erhoffte große allgemeine Fortschritt möglich, wenn der Deutsche durch hohe Bahn=

---

[1] Vgl. Schr. d. Ver. f. Socialpol. Bd. 89 S. 1 ff., 34, 35.
[2] Vgl. ebendaselbst S. 364 ff., 468, 477.

frachten sich nicht nur gegen ausländisches Getreide, sondern auch gegen deutsches Korn, z. B. der Bayer gegen das Korn und Mehl Preußens und Sachsens absperrt? Schutz an sich bedeutet ganz und gar nicht einen Antrieb zum Fortschritt; nur bei heftiger innerer Konkurrenz, beim Sieg des Tüchtigsten und Fortschreitenden, kann Hand in Hand mit Zollschutz billige und ausreichende Versorgung der Nation erhofft werden[1].

Die heutigen Getreidezölle — kombiniert mit Eisenbahnfrachten von 462 Mark pro Waggon auf 1000 km — würden für die stark industriellen Getreidedeficitgebiete des Westens schon längst unerträglich gewesen sein — wenn nicht die Rheinstraße die Zufuhr mit geringeren Frachtspesen ermöglicht hätte. Wenn man ein Paradoxon nicht scheut, kann man sagen: dem Umstand, daß durch die Rheinschiffahrt die Getreidetarifpolitik der deutschen Eisenbahnen durchkreuzt wurde, hat das kombinierte System des Zoll- und Eisenbahntarifschutzes zu danken, daß es im übrigen Deutschland fortbestehen konnte.

Es muß übrigens, um gerecht zu sein, betont werden, daß das Beamtentum durchaus nicht blind gegen die Gefahren zu sein scheint, welche eine regionale Schutzpolitik der Bahnen kombiniert mit Zollschutz auf Getreide für die Ernährung und für den landwirtschaftlichen Fortschritt, wie auch für das Mühlengewerbe mit sich bringt.

Die Versuche einer Verbilligung des Fernversandes von Getreide und Mehl, welche von den preußischen Eisenbahnen ausgingen[2], stießen jedoch stets auf den heftigsten Widerstand der süd- und westdeutschen Interessenten, so z. B. daß der Staffeltarif von 1891 schon nach drei Jahren zurückgenommen werden mußte, trotz der finanziell glänzenden Resultate[3].

Die besonderen Tarifermäßigungen für den Fernverkehr, welche die Provinz Posen noch kennt, sind nicht der Politik seit 1881 zu verdanken, sondern von früherher übernommen und trotz mancher Angriffe konserviert worden[4]. Eine durchaus regionale Politik innerhalb Deutschlands zeigt

---

[1] Vgl. hierzu Lotz, Der Schutz der deutschen Landwirtschaft und die Aufgaben der künftigen deutschen Handelspolitik, Berlin 1900, S. 47 ff.

[2] 1887 scheiterte der Versuch der Eisenbahndirektionen Berlin und Erfurt, für Mehlsendungen von Stettin und Berlin nach Mannheim eine Minderung der Bahnfracht um etwa 10 Mark pro 100 t durchzusetzen, am Widerstande Süddeutschlands sowie der Rheinschiffahrt. Vgl. Schr. d. Ver. f. Socialpol. Bd. 89 S. 469 (Heubach).

[3] Vgl. a. a. O. S. 109 ff. (Pernaczynski).

[4] Vgl. a. a. O. S. 102 ff., insbesondere 106 (Pernaczynski). Vgl. ebendaselbst über Verteuerungen, welche die Verstaatlichung dem Getreideverkehr brachte, insbes. S. 95, 97, 145.

der Mehlverkehr zwischen Sachsen und Schlesien einerseits und Bayern anderseits, bei welchem Bayern normale Sätze rechnet, die Versandländer aber eine wesentliche Exportprämie zahlen[1].

Es geht bei dem Schutz des herkömmlichen Getreidebaues durch hohe Inlandsfrachten ähnlich, wie in Fällen, in denen zurückgebliebene Industriegebiete Schutz gegen inländische leistungsfähigere Konkurrenz durch Widerstand gegen Tarifermäßigungen erstreben[2].

Den Bahnverwaltungen soll hier nicht ein besonderer Vorwurf gemacht werden. Es sei nur festgestellt, daß die Bahnen — in die Dienste einer überall Schutz austeilenden Wirtschaftspolitik gezwungen — in gewissen Fragen, z. B. der Getreide- und Mehltarifpolitik, am toten Punkt angekommen sind.

Aber diese Feststellung mag denjenigen ernüchtern, der da glaubt, die gebührenfreien Wasserstraßen wären schon deshalb gemeinschädlich, weil sie eine Konkurrenz gegenüber dem staatlichen Eisenbahnmonopol bedeuten. Es läßt sich eben auch von der fleißigsten und klügsten Verwaltung nicht alles im Wirtschaftsleben im Kampf gegen den natürlichen Gang der Dinge erzwingen. Es sind auch bei staatlicher Handhabung des Eisenbahnmonopols — mag man sie nun gemeinwirtschaftlich nennen oder nicht — die Fälle sehr häufig, welche die alte Regel bestätigen, daß man durch staatliche Eingriffe nicht den einen unterstützen kann, ohne andere zu belasten und zu schädigen. Es tauchen auch der tüchtigsten Eisenbahnverwaltung gegenüber Probleme auf, denen gegenüber man trotz aller Machtfülle mit dem Programm des Eingreifens zum Schutze bestimmter Interessen durchaus hilflos ist. Man gedenke hier nicht bloß der agrarischen Probleme, sondern z. B. auch des Problems des Schutzes gegen die Monopolisierung des

[1] Vgl. Schr. d. Ver. f. Social. Bd. 89 (Roßmann) S. 24–26, (Kustermann) S. 58/59. Die Angabe von Pernaczynski a. a. O. S. 108 über einen wohlfeilen Mehltarif zwischen Posen und Süddeutschland ist von ihm selbst dahin berichtigt, daß 1889 dieser Tarif beseitigt wurde.

[2] Vgl. v. Renauld a. a. O. S. 353 Anm. 1. Nur für Ausfuhr, nicht für Binnenverkehr, wurde 1898 eine Verbilligung des Versands von Schwefelsäure genehmigt. Für die oberschlesischen Zinkhütten, die Schwefelsäure als Nebenprodukt herstellen, erschien damals erhöhte Transportfähigkeit der Ware als Bedürfnis. Die übrigen Schwefelsäureproduzenten wehrten sich erfolgreich gegen die Verbilligung der im Inland der zu verbrauchenden Ware, weil „die Eisenbahnverwaltung nicht die Hand zu Tarifmaßnahmen bieten dürfe, welche die natürlichen Absatzgebiete verschieben“. Dies ist völlige Wiederbelebung mittelalterlicher regionaler Politik in der modernsten Industrie, der chemischen, von der Verwaltung der modernsten Transportmittel begünstigt!

Petroleums. Was gegenüber Rockefeller die Bahnen Deutschlands bisher ausgerichtet haben, ist so überaus wenig, daß man auch hier einsieht, es giebt Schwierigkeiten, denen gegenüber auch die staatliche Tarifpolitik ziemlich hilflos ist[1].

Angesichts der fast unlösbaren Schwierigkeit, eine Tarifpolitik durchzuführen, die allen, nicht nur den Notabeln im Eisenbahnrate, sondern auch den kleineren Leuten, die nicht im Eisenbahnrate vertreten sind, gerecht wird und Specialeingriffe doch principiell nicht vermeidet, bleibt die Nützlichkeit gebührenfreier Flüsse vor allem die, daß hier wenigstens auf bestimmten Strecken eine Frachtregelung sich von selbst bildet, der gegenüber politische Sonderinteressen, wie sie hier und da im Eisenbahntarifwesen eines Staatsbahnlandes fortschritthemmend wirken, sich vorläufig nicht geltend machen können. Dies ist durchaus nicht der einzige Nutzen der Wasserstraßen in der Gegenwart, aber ein Vorteil, zu dessen Schilderung im einzelnen die folgenden Abhandlungen einiges Material beibringen.

München, im September 1900.

W. Lotz.

---

[1] Vgl. Heubach S. 478 ff.

Die Getreide- und Mehltarife der bayerischen Staatsbahnen.

Von

M. Roßmann.



Einleitung.

Seit einer Reihe von Jahren, besonders aber, seitdem infolge des Ausbaus der ungarischen Bahnen das ungarische Getreide und das ungarische Mehl auf dem deutschen Markte erschienen sind, ertönen die stetig wiederkehrenden Klagen der bayerischen Landwirte und Müller, daß das ausländische Getreide und Mehl bei der Beförderung auf den bayerischen Eisenbahnen vor dem einheimischen bevorzugt, und daß dadurch die Konkurrenzfähigkeit der ohnehin schon unter schlechten Verhältnissen leidenden bayerischen Landwirte und Müller noch weiterhin ungünstig gestaltet werde. Es wird stets darauf hingewiesen, daß, wie die Tarife es ausweisen, das ausländische Getreide und Mehl, das die bayerischen Bahnstrecken transitiere, diese Strecken — auf den einzelnen Kilometer berechnet — billiger durchläuft, als eben das inländische. Thatsächlich stellt sich dies ja allerdings als wahr heraus, man bedenkt dabei jedoch nicht, daß den bayerischen Bahnen infolge der Konkurrenz der großen Verkehrstraßen außerhalb des bayerischen Landes, die natürlich auch einen gewissen Anteil am Verkehr beanspruchen, nichts übrig bleibt, als sich in ihren Frachtsätzen nach jenen der konkurrierenden Verkehrstraßen zu richten, wenn sie nicht in die Lage versetzt werden wollen, überhaupt auf den Verkehr nach dem konkurrenzierten Lande zu verzichten.

In früheren Jahrzehnten, namentlich vor der allgemeinen Verstaatlichung der Bahnen, wurden die Frachtsätze nur von primitiv privatwirtschaftlichen Grundsätzen aus eingerichtet und dabei kam es unter anderem auch darauf an, der Konkurrenzroute einfach allen Verkehr zu nehmen. Man erstellte billigere Tarife als jene.

Aber bald sahen die Bahuen ein, daß sie ihr eigenes Interesse besser wahrten, wenn sie sich mit ihren Konkurrenten gütlich einigten über eine verhältnismäßige Teilung des Verkehrs, und so kam es zu den großen Tarifverbänden, die als Verkehrverbände in anderer Form noch heute bestehen.

Nun ist aber gerade Bayern vermöge seiner centralen Lage — der Weg von Deutschland nach Italien, von Böhmen, Österreich und Teilen von Rußland nach der Schweiz, Frankreich und den Nordseehäfen transitiert Bayern — einer ganzen Anzahl von Konkurrenzen ausgesetzt. Im Süden ist es die Arlbergbahn, die den Verkehr von Österreich und seinen Hinterländern nach der Schweiz und Südwestdeutschland auf ihre Linien zu ziehen bemüht ist, im Westen konkurrieren die württembergischen und badischen Staatsbahnen für den Verkehr von Norddeutschland nach der Schweiz und Italien und im Osten sind es die österreichischen Linien. Den Verkehr vom Rhein und Hannover nach Böhmen müssen die bayerischen Linien wiederum mit den preußischen und sächsischen teilen.

Was die Konkurrenz der Wasserwege betrifft, so könnte es sich hier um eine solche der Binnenschiffahrtwege innerhalb des eigenen Landes handeln, oder um Wasserwege außerhalb des Landes.

Die erste Kategorie, die der Schiffahrtwege innerhalb des eigenen Landes, hat in Bayern gar keinen Einfluß auf die Tarife, wenigstens was die Konkurrenz betrifft. Im Gegenteil, es sind besonders billige Tarife erstellt worden für Waren z. B. nach Regensburg, die nur für solche Waren gelten, die dort auf Schiffe umgeladen werden, — um die Schiffahrt zu heben.

Was die zweite Kategorie, die auswärtigen Wasserwege betrifft, so kommen für Bayern zwei Wege in Betracht.

Einmal der Seeweg von Fiume und Triest und selbst von den Donauländern her durch das Mittelländische Meer nach den Nordseehäfen und von dort aus landeinwärts. Trotz des ungeheuren Umweges stellen sich doch auf dem Wasserwege die Frachten teilweise billiger, so daß sich Transporte aus jenen Gegenden bis nach Deutschland herein noch lohnen. Wird doch jetzt sogar von Slavonien aus Holz auf dem eben bezeichneten Wege nach den Niederlanden und von dort rheinaufwärts bis nach Aschaffenburg geleitet. Diese Seefrachten sind so billig, daß die bayerischen Bahnen zwar ihre entsprechenden Tarife ermäßigen mußten, aber doch nicht imstande sind, den Verkehr von der See auf das Land herüberzuziehen. Es würden auch bei der, im Verhältnis zu der ganzen Länge des Weges kurzen Strecke, auf die Bayern durch seine Tarife Einfluß hat, Verbilligungen auf diesen Strecken in der angedeuteten Beziehung kaum ein allzu großes Gewicht haben.

Ein zweiter konkurrierender Wasserweg ist die Elbe. Hier werden von Tetschen aus die österreichischen Güter, die nach den Niederlanden, Belgien und England bestimmt sind, auf die Schiffe verladen und die Elbe abwärts nach den Niederlanden u. s. w. gefahren. Um sich gegen diese Konkurrenz

zu wehren, hat Bayern die sogenannten Donau-, Rhein- und Mainumschlagtarife erstellt; diese enthalten besonders billige Sätze für die Güter, die in Passau, Deggendorf oder Regensburg auf der Donau anschwimmen, dort umgeladen werden und mit der Bahn nach Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Frankfurt und Gustavsburg weitergehen. Dort muß eine zweite Umladung stattfinden, so daß die Güter auf dem Rhein zu Schiff weiter befördert werden.

Die Bahnen sind natürlich nicht in der Lage, allen Schwankungen der Schiffsfrachtsätze zu folgen, denn eine Herabsetzung der Tarife läßt sich wohl jeder gern gefallen, aber sie dann wieder zu erhöhen, stößt auf größere Schwierigkeiten.

Um die Einwirkung der Konkurrenz an einem Beispiel zu erläutern:

Würde sich Bayern weigern, die billigeren Sätze beispielweise der Arlbergroute nach der Schweiz einfach in derselben Höhe zu übernehmen, so würde damit den bayerischen Landwirten und Müllern durchaus kein Gefallen erwiesen, denn was von Österreich nach der Schweiz eingeführt werden soll, das wird doch dorthin gefahren, einerlei ob Bayern sich daran beteiligt oder nicht.

Nur der bayerische Staat hätte davon Schaden; er verlöre infolge seiner höheren Tarife eine gewisse Einnahme, denn er bekäme nun keinen Centner der Durchgangsware zu fahren. Aber den Interessenten geschähe dadurch nicht der geringste Nutzen.

Es ist in solchem Fall, wie dem eben erwähnten, durchaus kein Nachteil für die einheimische Produktion, wenn der bayerische Staat seine Taxen für die Beförderung fremder Güter nach denen der Konkurrenzwege einrichtet — gleichgiltig, ob auf diese Weise, für den Kilometer berechnet, die fremden Güter billiger gefahren werden als die einheimischen — denn die Konkurrenz auf dem Absatzmarkt ist vorhanden auch ganz ohne Zuthun der bayerischen Tarife[1].

Aber diesem fehlenden wirtschaftlichen Nachteil steht gar noch ein finanzieller Vorteil gegenüber, indem bei Übernahme der Konkurrenzpreise bei gütlicher Vereinbarung mit den anderen verkehrberechtigten Bahnen wenigstens ein Teil des Verkehrs über den eigenen Weg geleitet wird, der sonst für jenen Verkehr ganz nutzlos wäre oder auch umgekehrt, für den sonst jener Verkehrsweg ganz nutzlos wäre.

---

[1] Würden allerdings diese Transitgüter zu Preisen gefahren, die hinter den eigenen Selbstkosten zurückbleiben, so ließe sich dieses Verfahren kaum rechtfertigen, denn dann würden die Transitgüter z. T. auf Kosten der einheimischen Steuerzahler befördert werden.

So haben z. B. die bayerischen Bahnen von dem Verkehr, dessen sich sonst die Arlbergroute ganz bemächtigt hätte, durch Vereinbarung 30 % erhalten[1], soweit der Verkehr mit der Schweiz in Betracht kommt. Dies stellt, wie gesagt, für die bayerische Produktion keinen direkten Nachteil, für die Staatsfinanzen aber einen Vorteil dar.

Es fragt sich: kann aus diesem Verhalten der bayerischen Bahnen ausländischen Waren gegenüber die Forderung abgeleitet werden, zu diesem gleichen billigeren Preis — immer für den einzelnen Kilometer berechnet — die gleiche einheimische Ware auf jeder einzelnen Strecke innerhalb des eigenen Landes zu fahren? Man macht demgegenüber geltend: Dies würde einen großen Ausfall in den finanziellen Ergebnissen hervorrufen; ob aber mit einem wesentlichen Nutzen für den Verkehr des Landes selbst — dies zu entscheiden, liegt außerhalb des Rahmens dieser Arbeit.

Aber eine andere Frage ist die, ob es nicht volkswirtschaftlich richtig wäre, diejenigen bayerischen Waren, die nach jenem bestrittenen Gebiet — in unserem Beispiel also: der Schweiz — bestimmt sind, auf den bayerischen Strecken zu demselben Satz zu befördern, wie dies mit den ausländischen geschieht, um ihnen auf diese Weise die Konkurrenz mit jenen zu erleichtern oder überhaupt zu ermöglichen?

In diesem Fall hätten wir allerdings eine ungleichmäßige Behandlung der einheimischen Waren auf den einzelnen gleich langen Bahnstrecken innerhalb des eigenen Landes, ohne daß aber die Bahnen deshalb den Vorwurf ungleichmäßiger Behandlung der einzelnen Wirtschaften als berechtigt anerkennen. Die Auffassung der staatlichen Tarifpolitik ist: es sei ganz berechtigt — wenn man überhaupt Wert legt auf jede Unterstützung des Exports von Waren — wenn z. B. eine Wagenladung Getreide von München nach Lindau transit zu dem für dieselbe Entfernung giltigen Satze der Arlbergbahn befördert wird, dagegen für eine gleich lange Strecke innerhalb des abgeschlossenen Wirtschaftgebietes Bayern ein höherer — der normale, überall in Deutschland für den Lokal- und allgemein für den deutschen Verkehr giltige — Satz erhoben wird. Es stelle dies durchaus keine Benachteiligung irgend eines Produzenten dar, wenn nur für diese Verkehrrelation die gleiche Vergünstigung allen Interessenten gewährt wird.

Im Prinzip ganz ähnlich, aber äußerlich ganz anders aussehend, verhält sich die Tarifierung bei der Konkurrenz deutscher Strecken untereinander. Hier hat die Annahme der preußischen Grundtaxen seitens

[1] Verhandl. des bayer. Eisenbahnrates. Protokoll der Sitzung VII vom 3./4. Sept. 84, Position 5.

Bayerns und Württembergs im Jahre 1890/91 eine gewisse Umwälzung hervorgerufen.

Vor dieser Annahme ging man in folgender Weise vor:

Für einen bestimmten, von zwei Bahnen umworbenen Verkehr erstellte jede Bahn nach Maßgabe ihrer für den Lokalverkehr giltigen Bestimmungen, ihren Tarif. Dieser fiel natürlich — seiner absoluten Höhe nach — bei den einzelnen Bahnen verschieden hoch aus, und nun wurde bei gütlicher Einigung derjenige Tarif zwischen zwei Stationen von den beteiligten Bahnen angenommen, der sich als der billigste herausstellte. Komplizierter gestaltete sich dieser Vorgang noch, wenn der Weg über Bahnen verschiedener Verwaltungen führte. In diesem Falle stellte jede Verwaltung für die unter ihrer Leitung stehende Strecke ihren Lokalsatz auf, und aus den dann zusammengestoßenen, sogenannten „Schnittsätzen" bildete sich der Frachtsatz für die ganze Strecke. Es führte dies Verfahren natürlich zu einer großen Kompliziertheit der einzelnen Tarife; entweder man stellte „Stationtarife" auf, d. h. ausgerechnete Frachtsätze von einer bestimmten Station der einen Endbahn zu einer anderen bestimmten Station der anderen Endbahn — was in der Regel für die beiderseitigen Stationen mit bedeutenderem Verkehr geschah — oder man erstellte sogenannte „Schnitttarife". Man nahm einen bestimmten „Schnittpunkt" z. B. die Übergangstation des einen Landes, und rechnete für jede Station der einen, wie der anderen Endbahn die Sätze bis zu diesem Schnittpunkt aus. Durch Zusammenstoß der beiden Schnitte erfuhr man dann den eigentlichen zu zahlenden Frachtsatz. Eine gewisse Umständlichkeit im Gebrauch trat hier in den Fällen ein, in denen es nicht nur einen, sondern mehrere Übergangpunkte gab. So kamen z. B. für den Verkehr zwischen Bayern und Württemberg nicht weniger als fünf Schnittpunkte in Betracht, nämlich Crailsheim, Nördlingen, Ulm, Memmingen und Hergatz. In einem solchen Falle hatte man die Schnittsätze der Versandt- und Empfangstation über jeden Schnittpunkt, für den ein Schnittsatz vorgesehen war, auszurechnen und fand schließlich den als den giltigen, der den geringsten Betrag auswies. Dies war natürlich außerordentlich umständlich.

Ebenso gestaltete sich die Berechnung, wenn im Tarif statt der einzelnen Frachtsätze die kilometrische Entfernung angegeben war, z. B.

	I	II	III	IV	V	VI	VII
Von Prag bis zum Schnitt	227	217	191	222	—	—	—
Vom Schnitt bis München C B	—	284	248	210	—	123	—
	—	501	439	432	—	—	—

also beträgt die einzurechnende Entfernung 432 km.

Hier hat, wie schon erwähnt, die Annahme der preußischen Grundtaxen durch die bayerischen und württembergischen Staatsbahnen — bei den übrigen deutschen Bahnen waren sie schon früher im Gebrauch — sehr vereinfachend gewirkt. Man hat es jetzt, soweit die Ungleichheit in den Grundtaxen fortgefallen ist [1], bei der Aufstellung eines Tarifes nicht mehr mit den ausgerechneten Frachten auf den Bahnstrecken der einzelnen Verwaltungen zu thun. Vielmehr wird jetzt nur noch das „Prinzip des kürzesten Schienenweges“ angewandt. Es wird diejenige der konkurrierenden Schienenverbindungen zwischen zwei Orten, die sich als die kürzeste ausweist, als tarifbildend angenommen. Sie wird in den Tarif aufgenommen, und mit der so erhaltenen Anzahl von Kilometern wird mit dem allgemeinen Einheitsatz durchgerechnet.

Diese kürzeste Schienenlänge zwischen zwei gegebenen Stationen bezeichnet man mit „Tarifkilometerentfernung“, im Gegensatz zu der thatsächlichen Länge der Beförderungstrecke, über die die Güter gefahren werden. Diese letztere ist häufig bedeutend größer.

Ein sehr markantes Beispiel hierfür liefert der Tarif für die Stationverbindung München-Mannheim. Die in den Tarif aufgenommene Entfernung beträgt 371 km — sie ist gerechnet über Ulm-Bretten. Die Transporte werden aber thatsächlich über Würzburg gefahren und dieser Weg ist 458 km lang. Es werden also seitens der bayerischen Bahnen gewissermaßen 458—371 = 87 km umsonst gefahren. Aber die bayerischen Bahnen ziehen dies noch immer dem vor, daß sie die Güter nur bis Ulm transportierten und dann ganz auf sie verzichten müßten.

Man kann nun aber nicht jeden beliebigen Umweg wählen. Eine Vereinbarung unter den interessierten Bahnen bestimmt, welcher Umweg noch verkehrberechtigt ist und welcher nicht mehr.

Man hat nun in Anwendung dieses Verfahrens für die einzelnen großen Verkehre sogenannte „Kilometerzeiger“ aufgestellt, die die Entfernung in Tarifkilometern zwischen allen Stationen des einen und allen des anderen Bezirks enthalten. Daneben giebt es, in ein Heftchen zusammengefaßt, die „Kilometertariftabellen“, die für jede vorkommende Entfernung, für jede Klasse einen ausgerechneten Frachtsatz enthalten.

Will man z. B. erfahren, was es kostet, eine Wagenladung Getreide zu 10000 kg von Berlin-Anhalter Bahnhof nach München-Centralbahnhof

---

[1] Hierzu sei bemerkt, daß eine völlige materielle Tarifeinheit unter den deutschen Bahnen auch heute noch nicht besteht, da die Tariftabellen nur für Entfernungen über 100 km übereinstimmend sind. Für kleinere Entfernungen divergieren sie.

zu befördern, so sucht man in dem Tarif des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Verbandes die Kilometerentfernung auf und findet

Berlin-Anhalter Bahnhof bis München-Centralbahnhof 640 km.

Dann schlägt man in den Kilometertariftabellen unter 640 km den Satz für Specialtarif I auf und findet

Specialtarif I für 640 km = 3,00 M. für 100 kg,

also kostet eine Wagenladung zu 10 000 kg 300 Mk.

Bei diesem System der Durchrechnung der Frachtsätze ist die Aufdrängung niedrigerer Sätze durch die Konkurrenzwege weniger sichtbar, als bei den Station- und Schnitttarifen. Thatsächlich ist auch hier — wieder auf den einzelnen Kilometer berechnet — eine ungleichmäßige Behandlungsweise der Transporte vorhanden; aber mit den schon angeführten Gründen pflegt man sie zu rechtfertigen.

Die Aufgabe der vorliegenden Untersuchung ist nun eine zwiefache. Zunächst gilt es, eine Darstellung der zur Zeit für Bayern giltigen Getreide- und Mehltarife zu geben und festzustellen, wie sich die bayerischen Staatsbahnen rechts des Rheins — von der Pfalz ist hier abzusehen — in den verschiedenen Verkehren, an denen sie beteiligt sind, bei der Tarifierung von Mehl und Getreide verhalten, d. h. nach welchen Gesichtspunkten die Frachtsätze für diese Produkte auf den bayerischen Strecken aufgestellt worden sind. Es kann sich hier handeln um Gesichtspunkte volkswirtschaftlicher und finanzieller Art; es kann aber auch sein, daß Abnormitäten in den Frachtsätzen einem Gehenlassen in dem alten Geleise oder einem einfachen Nachahmen fremder Einrichtungen ihr Dasein verdanken.

Diesen Ausführungen wird sich ein zweiter Teil[1] anzuschließen haben, in dem die für den bayerischen Getreide- und Mehlverkehr wichtigeren Tarife ausgeschieden werden, ihrer Entwicklung, soweit dies heute noch möglich ist, nachgegangen und endlich ihre Wirkung auf den Verkehr dargelegt wird.

---

[1] Diesen zweiten Teil behält sich der Verfasser vor, später nachfolgen zu lassen.

Erster Teil.

Die zur Zeit für Bayern in Betracht kommenden Tarife.

Erstes Kapitel.

Die Tarife für den Lokalverkehr[1].

Obwohl es unmittelbar die Grenze der vorgesetzten Aufgabe überschreitet, dürfte es vielleicht doch am Platze sein, in diesem ersten Kapitel eine Darstellung der Entwicklung der bayerischen Lokaltarife im allgemeinen unter besonderer Berücksichtigung der Tarifierung von Getreide und Mehl zu geben. Denn man gewinnt auf diese Weise am ehesten einen Einblick in die Verschiedenartigkeit der Tarife, und auch für das Verständnis der folgenden schwierigeren Tarife dürfte die Beschäftigung mit dem Werden der Tarife eines abgeschlossenen Wirtschaftgebietes von Nutzen sein.

Der älteste Tarif, der für die bayerischen Bahnen erstellt wurde, ist der „provisorische Tarif vom 1. Juli 1845“. Er stellt in außerordentlich einfacher Form das dar, was heute mit dem Namen des „gemischten Systems“ bezeichnet wird, nämlich eine Tarifierung nach dem Wert der zu fahrenden Güter, verbunden mit einer Art von Prämie für Aufgabe von größeren Mengen, die der Bahnverwaltung eine bessere Ausnützung ihres Wagenmateriales gestattet. Der Tarif enthält drei Klassen:

Eilgutklasse:	Einheitsatz $1\frac{1}{2}$	kr. pro Ctr. und Bahnstunde,
Normalklasse:	„ 1	„ „ „ „ „
ermäßigte Klasse:	„ $\frac{1}{2}$	„ „ „ „ „

[1] Um Irrtümern vorzubeugen, sei bemerkt, daß man unter Lokalgütertarif nicht einen Tarif für Lokalbahnen versteht, sondern einen solchen für den internen Verkehr auf allen Bahnen einer Verwaltung.

In der ermäßigten Klasse wurden Landesprodukte und Rohstoffe[1] befördert. Das Moment der Tarifierung nach der Ausnützung des Raumes tritt darin hervor, daß für Wagenladungen zu 60 Ctr. für die Güter der Normalklasse 15 %, für diejenigen der ermäßigten Klasse 10 % Ermäßigung gewährt wird. Die Kosten für eine Wagenladung von Gütern der Normalklasse haben demnach 51 kr. pro Bahnstunde betragen, diejenigen für Güter der Klasse für Landesprodukte und Rohstoffe dagegen 27 kr.

Interessant ist es, diesen Zahlen die entsprechenden heute giltigen gegenüberzustellen. Dies ist geschehen in den Tabellen A, B und C.

Eine Ermäßigung der Grundtaxen findet sich in dem Tarif von 1854, der

für Eilgüter	$1^1/_8$	kr.
„ Frachtgüter	$^3/_4$	„
„ Ausnahmeartikel	$^1/_2$	„ erhebt.

Zu diesen Ausnahmeartikeln gehören: Abfälle und Dünger, Brennmaterialien, Konsumtibilien (Mühlenfabrikate), Erden, Erze, Steine, Feldfrüchte u. s. w.

Dieser Tarif befördert also Getreide und Mehl zu gleichem Preise, während der vorhergehende Getreide billiger beförderte als Mehl. Es dürfte dies aber kaum eine Folge wirtschaftlicher Erwägungen gewesen sein.

Auch eine Ermäßigung für Wagenladungklassen[2] findet sich hier; sie ist aber nicht mehr für die einzelnen Klassen verschieden, sondern beträgt für jede Klasse 10 %, so daß die Fracht beträgt pro Bahnstunde für eine Wagenladung zu

	80 Ctr.	120 Ctr.
I. Klasse	1,21 fl.	2,015 fl.
II. „	0,54 „	1, 21 „
III. „	0,36 „	0, 54 „

Schon in diesem Tarif von 1854 findet sich eine Ausnahmetarifierung, indem man eine weitere Ermäßigung gewährt hat für Brenn- und Baumaterialien und Erze in Wagenladungen, und zwar kostet hier der Centner für die Bahnstunde $^1/_4$ kr., also die Wagenladung 20 resp. 30 kr.

Es findet sich also schon sehr frühzeitig der Gedanke, daß geringwertige

---

[1] Dazu gehören: Getreide, Hülsenfrüchte, Gemüse, Obst, Bier, Fleisch, Häute, Brot, Erze, Steinkohlen, Torf, Holz, Blei, Kupfer, Zinn, Eisen, leere Packkisten und Fässer.

[2] Die Herstellung und Benutzung größerer Waggons bringt jetzt eine Änderung der Größe der Wagenladungen mit sich. Statt, wie bisher 60 Ctr., rechnet man jetzt 80 bezw. 120 Ctr. als eine Wagenladung.

Produkte auf größere Strecken nur dann transportfähig sind, wenn die Kosten der Verfrachtung pro km sehr mäßige sind.

Eine Änderung, durch die eine Erhöhung der Frachtsätze herbeigeführt wird, enthält der nun folgende Tarif vom 1. Juli 1855[1]. Er führt die Abfertigunggebühr ein und zwar eine für alle Klassen gleiche feste Gebühr von 3 kr. pro Centner. Die allgemeinen Wagenladungklassen fallen fort, nur die schon im vorigen Tarif festgestellten Ausnahmen für Brenn- und Baumaterialien und Erze bleiben bestehen. Für diese Güter wird auch keine Abfertigunggebühr erhoben.

Dieser Tarif stellt in nahezu vollkommener Reinheit den sogenannten „Werttarif" dar. Die gänzliche Reinheit wird nur gestört durch die Bedingung, an die die Ermäßigung für die Materialien geknüpft ist, nämlich daß sie, um diese Vergünstigung zu genießen, in ganzen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen müssen.

In diesem Tarifbuch findet sich auch schon ein Warenverzeichnis mit Angabe der Klassifikation, so daß man leicht ersehen kann, nach welcher Klasse jedes einzelne Gut tarifiert.

Die uns hier besonders interessierenden Güter, Getreide und Mehl, tarifieren nach der zweiten Klasse, d. h. sie zahlen ½ kr. pro Centner und Bahnstunde.

Eine Deklassifikation, d. h. eine Versetzung von Gütern aus einer höheren in eine niedrigere Klasse bringt der nun folgende Tarif vom 1. April 1856. Eine Anzahl landwirtschaftlicher Nebenprodukte, wie Flachs, frisches Fleisch der Haustiere, Hanf, Käse u. s. w. ferner Mühlenfabrikate, dann Bier, Brot u. s. w. erhalten jetzt die niedrigeren Frachtsätze. Im übrigen ist dieser Tarif der gleiche wie sein Vorgänger.

Eine andere Normierung der Einheitsätze brachte der neue Tarif vom 1. August 1860. Diese Umformung war veranlaßt durch die Einführung der Meile an Stelle der Bahnstunde und zwar rechnete man

eine Meile = zwei Bahnstunden.

Die Frachtsätze sind thatsächlich die gleichen geblieben. Z. B. für die Strecke Ulm-Hof sind die Sätze nach dem Tarif von

1856 für 120 Bahnstunden 93 bezw. 63 bezw. 138 kr.
1860 „ 60 „ die gleichen.

---

[1] H. Marggraff hat in seiner Denkschrift über die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen S. 142 ff. eine etwas andere Darstellung der Tarife gegeben, als sie hier versucht wird. Die vorliegende Darstellung stützt sich lediglich auf das Urmaterial, d. h. auf die Tarife selbst, soweit sie in der Tarifsammlung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen vorhanden sind.

Nur die eingerechneten Einheitsätze sind naturgemäß andere geworden; sie betragen

für die Normalklasse	$1^1/_2$	kr.
" " ermäßigte Klasse	1	"
" " Eilgutklasse	$2^1/_4$	" .

Für alle drei Klassen wird ebenfalls eine gleichmäßige Abfertigunggebühr von 3 kr. erhoben. Die ausnahmweisen Ermäßigungen gewährt auch diese Umarbeitung des Tarifs, nur kommen zu den Brenn- und Baumaterialien und den Erzen noch künstliche Düngemittel hinzu.

Auch hier finden wieder einige Deklassifikationen statt; so erlangen z. B. Heu, Stroh, Kartoffelmehl und Kartoffelstärke, Leinöl, Spiritus u. s. w. die Vergünstigung der niedrigeren Frachtberechnung.

Sieben Jahre hindurch war so der Lokaltarif der bayerischen Bahnen ein fast reiner Werttarif, da wurde am 1. Juli 1862 von neuem das gemischte System in Anwendung gebracht, und zwar schon in recht moderner Form.

Dieser[1], sowie der Tarif vom 1. Juli 1865 enthält nun wieder, wie die bisherigen Tarife, drei Stückgutklassen mit den früheren Streckensätzen und der gleichen Expeditiongebühr, nur kommen noch hinzu drei Wagenladungklassen A, B und C mit einem Einheitsatz von bezw. 0,80, 0,50 und 0,375 kr. für Centner und Meile. Modern mutet hierbei die Anzahl der Wagenladungklassen an, die unseren jetzigen Specialtarifen entspricht, und ferner ist modern die sich in den einzelnen Klassen abstufende Abfertigunggebühr. Sie beträgt für den Centner

der Wagenladungklasse	A	2,4	kr.
" "	B	1,5	"
" "	C	1,13	" .

Als einfache Wagenladung sieht man jetzt auch schon ein Quantum von 200 Ctr. an, was vollständig den heutigen Wagenladungen von 10 000 kg entspricht. Allerdings werden auch noch kleinere Wagenladungen zugelassen zu bezw. 90, 100, 135, 180 Ctr. — entsprechend den noch vorhandenen Wagen von geringerer Tragfähigkeit. Aber dem Versender wird nur dann die Taxe für die Wagenladung berechnet, wenn zufällig ein solcher

[1] Dieser Tarif selbst war leider nicht aufzufinden, wohl aber berechtigt das vorgefundene Inhaltverzeichnis, das genau die gleichen Positionen aufwies, als dasjenige des folgenden Tarifs, zu obiger Bemerkung.

Wagen mit geringerer Tragfähigkeit zur Versendung bereitsteht[1]. Anspruch darauf hat niemand. Die Wagenladungklassen sind nur anwendbar auf Güter, die bei der Beförderung als Stückgut in der ermäßigten Klasse gefahren werden. Die Güter der Klasse A werden außerdem in gedeckten, die der Klassen B und C im allgemeinen in offenen Wagen befördert. Es ist dies eine ganz ähnliche Unterscheidung, wie sie sechzehn Jahre später bei dem zu so großer Berühmtheit gelangten und so viel umstrittenen Elsaß-Lothringischen Tarif, den man den natürlichen oder Wagenraumtarif nannte, getroffen wurde.

Von den zu Klasse A gehörigen Gütern nenne ich hier die an dieser Stelle besonders interessierenden. nämlich Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate, Malz, Ölsaaten u. s. w.

Zu Klasse B gehören u. a. Holz, Düngemittel, Erden u. s. w. In Klasse C endlich tarifieren Kohlen, Erze, Steine, Gips u. s. w.; eine Einteilung, wie sie zum Teil heut noch in den Specialtarifen beibehalten ist. Allerdings haben auch hier bis heute einige Deklassifikationen stattgefunden.

Diese Einteilung in drei Stückgut- und drei Wagenladungklassen genügte aber nicht für lange Zeit. Schon am 1. August 1868 wurden in einem neuen Tarif zwischen die drei Wagenladungklassen noch zwei neue eingeschoben; dies geschah so, daß für die neuen Klassen nur die Strecken-

---

[1] Es ist also rein dem Zufall überlassen, ob eine Sendung von 90 Ctr. zu dem Wagenladungpreis gefahren wird oder nicht. Wer z. B. 90 Ctr. Getreide von München nach Augsburg befördern will, hat zu zahlen

für 8,5 M. in Klasse II 90 Ctr. 12 = 18 fl. oder

„ 8,5 „ „ Wagenlad.-Klasse 90 Ctr. 9,2 = 13,48 fl. wenn zufällig ein Wagen, der nur 90 Ctr. faßt, auf der Versandstation vorhanden ist. Das ist eine Differenz von 4 fl. 12 kr. oder 25,75 %.

Wenigstens scheint der Text keine andere Auslegung zu vertragen. Er lautet auf Seite 4 und 5: Als mindeste, d. h. einfache Wagenladung werden 200 Ctr. angesehen; insolange und insoweit aber Wagen von geringerer Ladungfähigkeit vorhanden sind, werden auch

$^{9}/_{20}$	Wagenladungen	= 90 Ctr.
$^{10}/_{20}$	„	= 100 „
$^{13,5}/_{20}$	„	= 135 „
$^{18}/_{20}$	„	= 180 „

zugelassen, ohne daß indessen die Versender die Stellung solcher Wagen von geringerer Tragkraft beanspruchen können.

Werden geringere Partien von Gütern, für die die Wagenladungtaxen bestehen, aufgegeben, oder will der Versender nicht die volle Wagenladungtaxe bezahlen, so komme hierfür die Gewichttaxen nach der II. Tarifklasse zur Anwendung.

sätze ermäßigt wurden, die Abfertigunggebühr aber derjenigen der nächst höheren Klasse entsprach, sodaß sich der Tarif folgendermaßen zusammensetzte:

	Eilg.	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.
Streckensatz	2,25	1,5	1	0,8	0,7	0,5	0,4	0,375
Abfertigunggebühr . .	3	3	3	2,4	2,4	1,5	1,5	1,13

in Kreuzern pro Centner und Meile.

Immer deutlicher schält sich in der Entwicklung der heute giltige Reformtarif heraus. Man hat eingesehen, daß der Abstand vom Stückgut zu einer Wagenladungklasse von 200 Ctr. ein zu großer ist, und darum hat man eine halbe Wagenladungklasse zu 100 Ctr. eingerichtet. Dazu hat man den Einheitsatz der bisherigen Klasse A von 0,8 kr. und 2,4 kr. Expeditiongebühr, der bisher für Sendungen von 200 Ctr. galt, nun unter der gleichen Benennung A für 100 Ctr. erstellt.

Allerdings ist hierbei noch ein großer Unterschied gegen den heutigen Tarif geblieben, indem diese „allgemeine" Wagenladungklasse nur für die Güter in Sendungen von mindestens 100 Ctr. gilt, die in Sendungen unter 100 Ctr. nach Klasse II gefahren werden.

In Mengen von 100—200 Ctr. werden alle Güter der zweiten Klasse gleichmäßig behandelt, d. h. nach der allgemeinen Wagenladungklasse A gefahren, während sie, in Mengen von 200 Ctr. an befördert, je nachdem es das Warenverzeichnis bestimmt, zu einer der vier anderen Klassen gehören.

Es stellt dieser Tarif also eine weitere Ermäßigung der Frachten — wenigstens für die Wagenladungen — dar, denn die Wagenladunggüter sind meist in die nächst billigere Klasse versetzt worden. So zahlt jetzt Getreide, Mehl, Malz, Ölsaaten u. s. w. statt wie bisher 0,8 kr. jetzt nur noch 0,7 kr. für den Centner und die Meile, was bei einer Wagenladung von 200 Centnern, auf 10 Meilen befördert, eine Differenz von 3 fl. 20 kr. ausmacht[1]. Ebenso ist es mit den Gütern der anderen Wagenladungsklassen.

Um diese Zeit bestehen schon eine ganze Anzahl Ausnahmetarife, die aber nicht in das Tarifheft aufgenommen worden sind, sondern durch besondere Verfügungen eingeführt wurden. Sie sind als Specialtarife an-

[1] $(8 + 2,4) \cdot 200 = 34,40$ fl.
$(7 + 2,4) \cdot 200 = 31,20$ fl.
Differenz 3,20 fl.

geführt, stellen aber thatsächlich Ausnahmetarife dar, weil sie nicht für alle Stationen gleichmäßig, sondern meist nur für einige wenige Stationen gelten. So existiert ein besonderer Hopfentarif zwischen Lindau und einigen anderen bayerischen Stationen, ferner ermäßigte Getreidefrachtsätze im Verkehr von Stationen der Illerbahn nach Lindau; dieser letztere Ausnahmetarif enthält insofern eine Vergünstigung, als hier die Sätze der Wagenladungklasse bereits bei Aufgabe von 80 Centnern gewährt werden.

Ferner sind ermäßigte Sätze vorhanden für Transitgüter, die, aus der Schweiz kommend, zur Ausfuhr nach Österreich bestimmt sind und umgekehrt, für die Strecke von Lindau bis Donauwörth. Aus diesen Ausnahmefrachtsätzen ist also zu ersehen, daß am Ausgang der sechziger Jahre die Donau bis Donauwörth hinauf in einem solchen Maße beim damaligen Kleinbetrieb in der Schifferei schiffbar war, daß dies für die Durchfuhr von Waren durch Bayern in Betracht kommen konnte.

Die einzelnen Ausnahmetarife aufzuführen, würde zu weit führen. nur soll noch eines ermäßigten Getreidetransitsatzes Erwähnung geschehen, der für die Strecke von Hof nach den Bodenseeuferstationen galt. Er ist hergestellt durch Auflassung der halben Expeditiongebühr, ein Verfahren, das heute noch meist bei den Transitsätzen angewandt wird.

Der folgende Tarif vom 1. August 1872 bringt wieder einige Änderungen im Tarifschema, die von dem Tarif der Ostbahnen, die damals noch in Privathänden waren[1], übernommen worden sind.

Es werden die Wagenladungklassen B und C geändert. Sie gelten von nun ab ebenfalls für Sendungen von 100 Centnern an, so daß für Transporte von 200 Centnern und mehr nur noch die Klassen D und E Geltung haben.

Materiell geändert wird nur der Einheitsatz der Klasse C; er wird von 0,5 auf 0,55 kr. pro Centner und Meile erhöht. Für die Güter, die jetzt in der Klasse C gefahren werden, ist diese Erhöhung aber nur eine scheinbare, da sie ja jetzt thatsächlich billiger gefahren werden, als vorher, wo sie noch in die Klasse A gehörten.

Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Mühlenfabrikate, Ölsaaten und Malz tarifieren jetzt nach Klasse B bei Sendungen von 100 Centnern an, anstatt, wie bisher nach A; aber für Sendungen über 200 Centner werden jetzt auch dieselben Sätze gerechnet, wie für 100 Centner, sodaß die Ermäßigung wohl die kleineren Sendungen berührte, nicht aber die größeren. Diese sind gleich geblieben.

---

[1] Erst am 1. Januar 1876 gingen die Ostbahnen in den Besitz des bayerischen Staates über.

In diesem Tarif ist das Prinzip einer allgemeinen Wagenladungklasse wieder verlassen und aus dieser das geworden, was wir heute mit dem Namen „Specialtarif“ bezeichnen. Dieser Tarif näherte sich also wieder mehr als seine Vorgänger dem reinen Werttarif.

In dem nächsten Tarif vom 1. April 1874 haben wir nun den Tarif, der, was das Schema betrifft, im wesentlichen heute noch besteht und die Grundlage gebildet hat für den späteren deutschen Reformtarif. Er stellt das sogenannte „gemischte System“ dar. Er besteht aus einer Eilgut-, einer Stückgutklasse, einer allgemeinen Wagenladungklasse B mit der Nebenklasse A, und den Specialtarifen I, II und III mit der Nebenklasse B für Specialtarif I.

Das Wesentliche der Neuerung ist einmal das Fallenlassen der zweiten Stückgutklasse und ferner die Wiedereinführung einer allgemeinen Wagenladungklasse. In die Specialtarife I, II und III werden die Güter der früheren Klassen C, D und E eingereiht.

Die Einheittaxen sind jetzt folgende:

	Eilgut	Stückg.	A	B	I	II	III
Streckensatz	0,7	0,35	0,238	0,189	0,143	0,119	0,094
Abfertigunggebühr	9	7	5,3	5,3	5,3	5,3	2,5

in Kreuzern für 100 kg und 1 km.

Gegen den Tarif von 1872 bedeutet dies einige Erhöhungen. Namentlich die Abfertigunggebühr wird ganz bedeutend erhöht, so in der Eilgutklasse von 6 kr. für 100 kg und die Meile auf 9 kr. für 100 kg und den Kilometer.

Es stellt dies eine rein finanzielle Maßregel dar, eingeführt, um den Ertrag der Bahnen zu steigern[1].

Getreide und Mehl u. s. w. sind noch nicht in das Verzeichnis der Specialtarife aufgenommen, sondern tarifieren nach der allgemeinen Wagenladungklasse.

Der Nachtrag I vom 1. Januar 1876 zum Tarif vom 15. März 1875 enthält nun die Umrechnung der Kreuzer in Pfennige. Im übrigen trifft dieser Tarif keine wesentlichen Änderungen.

---

[1]) Etwaige Beeinflussung dieser Entschlüsse durch gleichzeitige ähnliche Maßregeln auf außerbayerischen, namentlich preußischen Bahnen zu konstatieren, war leider unmöglich, da die alten preußischen Tarife dem Verfasser nicht zugänglich waren. Jedenfalls spricht die Wahrscheinlichkeit dafür.

Es sind die Einheittaxen

	Eilgut	Stückg.	A	B	I	II	III
Streckensatz	2	1	0,68	0,54	0,41	0,34	0,27
Abfertigunggebühr	24	20	15	15	15	15	7

Pfennige für 100 kg und 1 km.

Ein besonders billiger Specialtarif besteht seit dem 1. April 1874 für die Station Lindau, über die der Weg nach der Schweiz führt. Für Lindau ist ein besonderes Warenverzeichnis aufgestellt, laut dessen sich Getreide, Mehl, Mühlenfabrikate, Malz und Ölsaaten u. s. w. in der Klasse B_2 bei Aufgabe von 5000 kg befinden. Darnach kostete eine Wagenladung Getreide zu 5000 kg von München nach Lindau und umgekehrt für 221 km 65 Mk. Nach dem allgemeinen Tarif berechnet, hätte sie 83 Mk. gekostet.

Eine wichtige Ermäßigung in den Frachten für Getreide und Mehl u. s. w. wurde herbeigeführt durch die Versetzung dieser Güter in den Specialtarif I; dies geschah durch den Tarif vom 1. Juli 1877. Die Differenz betrug z. B. für eine Wagenladung von 10 000 kg auf 100 km 12 Mk., das sind über 17 % des bisherigen Betrages[1].

Im allgemeinen brachte dieser Tarif teils Erhöhungen, teils Ermäßigungen der bisherigen Frachtsätze.

Neu ist die Einrichtung einer Nebenklasse A_2, nach der die Güter der Specialtarife gefahren werden bei Aufgabe von 5000 kg. Die Einheitsätze stellen sich jetzt folgendermaßen:

	Eilgut	Stückg.	A_1	B	A_2	I	II	III
Streckensatz	2,3	1,15	0,68	0,60	0,55	0,45	0,34	0,27
Abfertigunggebühr . .	24	20	12	12	12	12	12	7

Pfennige pro 100 kg und 1 km.

Die Herabsetzung der Abfertigunggebühren geschah auf wiederholtes Andringen von Interessenten, namentlich von Holzhändlern.

Dieser Tarif stellt nun den „deutschen Reformtarif" dar, der in den auf das Jahr 1877 folgenden Jahren von allen deutschen Bahnen angenommen wurde, soweit das Formelle dieses Tarifes in Betracht kam. Die materielle Einheit kam erst, wie schon öfter erwähnt, in den Jahren 1890/91 zu stande.

In diesem Tarif treten auch eine große Anzahl von Ausnahmetarifen auf, die meist nur für einzelne Stationverbindungen gelten. Es sind

[1] Tarif von 75: Kl. B = 69 Mk. Tarif von 77: Sp.-T. I = 57 Mk.

dies Ausnahmetarife für Holz, Kohlen, Erze, Spiritus u. s. w. Getreide und Mehl wird dagegen nach dem normalen Specialtarif I befördert.

Nur unwesentliche Veränderungen in der ganzen Anlage bringt die Neubearbeitung des Tarifs vom 1. Juni 1882. Sie enthält nur eine große Anzahl von Ausnahmetarifen für die verschiedensten Güter; nicht weniger als 37 Ausnahmetarife sind in diesem Tarif und seinen Nachträgen bis zum Jahre 1887 aufgeführt. Als letzter erscheint mit einem Streckensatz von 0,8 Pfennig für 100 kg und 1 km und einer Abfertigunggebühr von 18 Pfennigen für 100 kg der „Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.“ Nach ihm tarifieren Düngemittel, Futtermittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Sämereien und Kartoffeln. Dieser Ausnahmetarif wird später im Jahre 1892 zu einem regelrechten Bestandteil des allgemeinen Tarifs, indem er als eine Art ermäßigter Stückgutklasse für einzelne Güter im Schema aufgeführt wird.

Mit diesem Tarif beginnt auch die differentielle Behandlung von Mehl und Getreide in geringen Mengen unter 5000 kg, denn Mehl wird nach wie vor zu dem Satze der allgemeinen Stückgutklasse gefahren.

Auf die einzelnen Ausnahmetarife und Deklassifikationen hier einzugehen, würde zu weit führen. Soviel sei nur bemerkt, daß im internen Bahnverkehr in Bayern Getreide und Mehl nicht ausnahmlich behandelt wird, weder in diesem noch in einem der folgenden Tarife. Dagegen bestehen Ausnahmetarife, die nur unter bestimmten Bedingungen anwendbar sind, und diese sollen einer besonderen Besprechung unterzogen werden.

Die kleinen Abänderungen in den Grundtaxen, die in den verschiedenen Tarifen der achtziger Jahre getroffen werden, haben ihren Grund wohl meist in dem Bestreben, die materielle Tarifeinheit mit den Nachbarbahnen herbeizuführen. Alle Teile müssen nachgeben, damit eine Einigung erzielt werden kann. So bringt der Tarif vom 1. November 1888 nur unwesentliche, uns hier nicht weiter interessierende Änderungen mit sich.

Dagegen finden wir nun in dem Tarif vom 1. August 1890 die schon mehrfach erwähnte Übernahme der preußischen Grundtaxen. Sie führte einige Ermäßigungen in den Einheitsätzen herbei; dagegen trat eine Erhöhung der Abfertigunggebühren ein; diese blieb auch nicht, wie bisher, für alle Strecken die gleiche, sondern bei den Entfernungen bis zu 40 Kilometern sich abstufend, ist sie erst für größere Strecken über vierzig Kilometer für jede Entfernung gleich groß. Es geschah dies, um zu große Erhöhungen der Frachtsätze infolge der hohen Abfertigunggebühr zu vermeiden, die z. B. für Eilgut von 24 Pfennigen auf 40 Pfennige stieg.

Es ergeben sich also folgende Einheitsätze:

		Eilgut	Stückg.	A	B	A_2	I	II	III
Streckensatz		2,2	1,1	0,67	0,6	0,5	0,45	0,35	0,27
Abfertigunggebühr	bis 20 km	20	10	10	6	6	6	6	6
Abfertigunggebühr	jedes weitere Kilometer bis 40 km	1	0,5	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3 [1]
Abfertigunggebühr	über 40 km	40	20	20	12	12	12	12	7

Der hier besonders interessierende Specialtarif I erleidet keine Veränderung, denn Streckensatz und Abfertigunggebühr sind die gleichen geblieben.

Der augenblicklich in Geltung befindliche Tarif vom 1. April 1895 bringt, was Getreide und Mehl betrifft, gar keine Veränderungen und die sonstigen Änderungen sind nur geringfügiger Art. So ist jetzt der schon erwähnte Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter — der übrigens inzwischen auf mehrere Güter ausgedehnt worden ist — als „Specialtarif für bestimmte Stückgüter" in den allgemeinen Tarif aufgenommen worden.

Dies ist die Entwicklung des bayerischen Lokaltarifs. Sie zeigt in den ersten Jahrzehnten ein Herumtasten und Suchen nach dem besten System. Diese Versuche kommen einmal nahe an das Wertsystem heran, und ein anderes Mal nähern sie sich wieder dem Raumsystem, bis sich schließlich immer deutlicher das gemischte System als das geeignete herausstellt. Das Moment der Tarifierung nach dem Wert findet sich in den beiden Stückgutklassen und den Specialtarifen, das nach dem Raum in der Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen anerkannt.

Es erübrigt noch, mit kurzen Worten auf die Tarifverhältnisse der bayerischen Vicinal- und Lokalbahnen einzugehen.

Vom Jahre 1872 an, als die erste staatliche Vicinalbahn von Siegelsdorf nach Langenzenn (nicht weit von Nürnberg) gebaut worden war, bis zum Jahre 1876, als die Ostbahnen verstaatlicht wurden, war die Tarifierung auf den Vicinalbahnen keine prinzipiell verschiedene von der der Hauptbahnen. Erst die Übernahme der Ostbahnen brachte eine Veränderung hervor.

Die Verwaltung der Ostbahnen hatte für ihre Vicinalbahn Wiesau-Tirschenreuth zu den allgemeinen Tarifen einen festen Zuschlag erhoben von

[1] Bis zur Gesamthöhe von 7 Pfennige pro 100 kg und 1 km.

12 Pfennigen für je 100 kg bei Eilgut,
10 " " " " " " Stückgut,
6 " " " " " " Wagenladunggut.

Diese Einrichtung wurde, als nach der Verstaatlichung der Ostbahnen deren bisheriger Leiter eine führende Stelle in der Staatsbahnverwaltung erhielt, von dieser in der Folge auch für ihre Vicinalbahnen und später auch, als mit dem Bau von Lokalbahnen begonnen worden war, für diese übernommen.

Der Grund war wohl folgender: Zum Bau der Vicinalbahnen[1] mußte, — nach den Bestimmungen des Vicinalbahngesetzes vom 29. April 1869 § 2 — von den Interessenten der Grund und Boden erworben und die Erdarbeiten hergestellt werden. Die Kosten dafür sollten aus den Überschüssen des Betriebes verzinst werden.

Aus den Roheinnahmen des Betriebes sollten zunächst die 4½ prozentigen Zinsen des staatlichen Bauaufwandes, dann die Betriebkosten gedeckt werden. Der etwaige Einnahmerest sollte zur Verzinsung der von den Interessenten aufgewendeten Kosten verwendet werden.

Um nun die Betriebeinnahmen zu erhöhen, schritt man dazu, jenen festen Zuschlag einzuführen. Trotzdem kam es — abgesehen von zwei vereinzelten Fällen bei der Murnauer und Tölzer Bahn — doch nicht zu einer Verzinsung des von den Privaten hergegebenen Kapitals.

Infolge Bestimmung des zweiten Vicinalbahngesetzes von 1882 wurde den Gemeinden bezw. Privaten die Hälfte der für die Erdarbeiten aufgewendeten Kosten zurückerstattet und — wenn sie auf die Ansprüche auf Überlassung der Überschüsse verzichteten — auch die andere Hälfte.

Obwohl nun der Grund zu der Aufrechterhaltung der festen Zuschläge fortgefallen war, wurden sie dennoch nicht aufgehoben.

Das Lokalbahngesetz vom 21. April 1884 bestimmte, daß für den Bau von Lokalbahnen die Interessenten die Kosten für den Grunderwerb à fonds perdu zu zahlen hatten. Von Leistungen für die Erdarbeiten blieben sie verschont, hatten aber auch keinen Anspruch auf die Bahnrente. Trotzdem wurden auch für die Lokalbahnen die gleichen Zuschläge erhoben wie für die Vicinalbahnen. Eine ganze Anzahl dieser Bahnen rentierte sich nun recht gut — einige sogar verzinsen sich mit 8 und 14 %[2] — und nun

[1] Vergl. Hugo Marggraff; die Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, München 1894 S. 47 ff.

[2] S. Verhandlungen des bayerischen Eisenbahnrates. Protokoll der 39. Sitzung Pos. 6.

wurde von den Interessenten häufig petitioniert um Herabsetzung resp. Auflassung der Zuschläge.

Dem wiederholten Andringen Folge gebend, wurde dann festgesetzt: sobald der Ertrag einer solchen Bahn — d. h. Vicinal- oder Lokalbahn — eine größere Verzinsung als 5 % ergebe, so sollten die Zuschläge fortfallen. Dann wurden 1891 3 % als Norm festgestellt und endlich bestimmt, der Zuschlag solle vom 1. Januar 1898 ab dann fortfallen, wenn die Einnahmen die Betriebskosten decken.

Zur Zeit sind es nur vier Vicinalbahnen[1] und die neuerbauten Lokalbahnen, für die noch der Zuschlag erhoben wird.

Nicht immer erfolgte die Aufhebung der Zuschläge aus den oben angeführten Gründen, sondern bisweilen nötigte auch die Konkurrenz des Straßenfuhrwerks dazu. So fielen für die Bahnen Erlangen-Brück bei Erlangen und Erlangen-Herzogenaurach im September 1894 die Zuschläge, wie die Begründung sagt „wegen Wettbewerbs des Achsfuhrwerks und der prohibitiven Wirkung des Zuschlags." Ebenso für die Bahn Durach-Kempten im Jahr 1896.

Zum Schluß dieses ersten Kapitels muß auch noch einiger wichtiger Ausnahmetarife Erwähnung geschehen. Es handelt sich um die Ausfuhrtarife von Getreide und Mehl nach der Schweiz vom 10. bezw. 20. Mai 1895 und einige andere.

Zur Erläuterung dieser Tarife muß hier angeführt werden, daß die Konkurrenz der Arlbergroute den bayerischen Bahnen einen kilometrischen Einheitsatz von ungefähr 2,6 Pfennigen aufgenötigt hat, der dem österreichischen Getreide gewährt werden muß, soweit solches infolge der schon früher erwähnten Vereinbarung mit der Arlbergbahn über die bayerischen Linien nach der Schweiz gefahren wird.

Dieser Satz von 2,6 Pfennigen ist folgendermaßen entstanden: Man hat die ausgerechneten Frachtsätze der Arlbergroute durch die Anzahl der Kilometer dividiert, die von dem Getreide aus jenem Verkehr auf den bayerischen Strecken durchlaufen werden. So ist man zu einem Streckensatz von 3,25 Centimes und einer Abfertigungsgebühr von 75 Centimes für die Tonne gelangt, was in Pfennige umgerechnet, 2,6 bezw. 60 Pfennige beträgt.

Um der bayerischen Landwirtschaft und Müllerei nun die Ausfuhr von Getreide und Mühlenfabrikaten nach der Schweiz und weiter zu ermöglichen und die Konkurrenz mit dem österreichischen Getreide zu erleichtern,

[1] Es sind dies die Linien Georgensgmünd-Spalt, Sinzing-Alling, Neustadt a./A.-Windsheim, Prim-Aschau.

wurden auch für Sendungen dieser Produkte aus Bayern nach der Schweiz die dem österreichischen Produkt gewährten billigeren Frachtsätze eingerechnet.

Dies geschieht durch den Ausnahmetarif vom 10. Mai 1895. Er bestimmt, daß Sendungen im Gewichte von 10 000 kg aufwärts von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Ölsaaten, die von einer bayerischen Station versendet, in einem bayerischen Lagerhause eingelagert und von dort über Lindau ausgeführt werden, bis Lindau den Einheitsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer berechnet erhalten. Dies geschieht in der Weise, daß in einer Tabelle die Beträge für jede Kilometerentfernung ausgerechnet sind, die von den tarifmäßigen Frachten für die Strecke von der Einlagerungsstation bis nach Lindau abzuziehen sind, um den Einheitsatz von 2,6 Pfennigen zu erhalten.

Eine weitere Erleichterung wurde den bayerischen Mühlen zu teil durch den sogenannten Mehlausfuhrtarif vom 20. Mai 1895. Die Erleichterung ist hier sogar eine doppelte. Einmal fällt bei der Berechnung der Fracht die Expeditiongebühr fort und dann wird für dasjenige Getreide, das zur Herstellung von Mühlenfabrikaten von bayerischen und außerbayerischen Stationen oder aus bayerischen Lagerhäusern nach bayerischen Mühlen gefahren wird, der Einheitsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer gerechnet, und zwar für die innerhalb Bayerns liegende Strecke bis zur Mühle. Es wird diese Ermäßigung gewährt für dieselbe Gewichtmenge des Getreides, in der die Ausfuhr der Mühlenfabrikate stattfindet.

Um dieses an einem Beispiel zu erläutern:

Ein Müller in Aichach bezieht von Hof aus so viel Getreide, daß er daraus 10 000 kg Mehl[1] herstellen kann und führt dann dieses Mehl über Lindau nach der Schweiz aus.

Ohne diesen Ausnahmetarif hätte er für die Beförderung des Mehles von Hof bis Aichach und dann für die Beförderung des Mehles von Aichach bis Lindau folgendes zu zahlen:

a. Fracht von Hof bis Aichach für ca. 14 300 kg Getreide: auf 295 km Fracht laut Specialtarif I 207,35 Mk.

b. Fracht von Aichach bis Lindau für 10 000 kg Mehl: auf 218 km Fracht laut Specialtarif I 110,00 Mk.

	207,35 Mk.
	+ 110,00 "
Summa Fracht:	317,35 Mk.

[1] Es ist hier ein Ausbeuteverhältnis von ca. 70 % angenommen worden, welches ungefähr demjenigen des Weizens entspricht.

Infolge der Vergünstigungen dieses Ausnahmetarifes stellt sich die Berechnung aber so:

a. Fracht von Hof bis Aichach für 10 000 kg Getreide: auf 295 km Fracht laut Ausnahmetarif 78,00 Mk.

b. Fracht von Hof bis Aichach für 4300 kg Getreide: auf 295 km Fracht laut Specialtarif I 62,35 Mk.

c. Fracht von Aichach bis Lindau für 10 000 kg Mehl: auf 218 km Fracht laut Specialtarif I 110,00 Mk.

also:	78,00	Mk.
+	62,35	=
+	110,00	=
Summe der Fracht	250,35	Mk.

Diesen 250,35 Mk. stehen gegenüber 317,35 Mk. In unserem Beispiel erspart also der Müller in Aichach 67 Mk. an den Transportkosten für 10 000 kg Mehl, das er nach der Schweiz ausführt.

Dieser Mehlausfuhrtarif nimmt keine Rücksicht auf das Ausbeuteverhältnis von Getreide zu Mehl, indem er jene Vergünstigung nur für dieselbe Gewichtmenge Getreide gewährt, die in Mehl wieder ausgeführt wird. Der Müller ist also stets genötigt auch noch Getreide zu den normalen Tarifsätzen zu beziehen und dieses zu vermahlen, wenn er, namentlich bei Transporten auf größere Entfernungen, das größere Quantum zu dem ermäßigten Satze beziehen will. Dieser Tarif besteht bereits seit dem 1. August 1887; damals galt er aber nicht für die Lokalbahnstationen, die bis dahin überhaupt von den besonders ermäßigten Tarifen ausgeschlossen waren.

Um die Ausfuhr noch weiterhin zu erleichtern, wurden die Vergünstigungen dieses Tarifs seit dem 9. Januar 1898 auch auf die Ausfuhr nach Österreich auf anderen Wegen als über Lindau ausgedehnt.

Ferner sind noch besonders billige Sätze erstellt worden für die Ausfuhr von Getreide und Mehl nach Österreich über Kufstein, Salzburg, Passau und Limbach. Z. B. würde der Transport von 10 000 kg von München nach Kufstein kosten:

a. nach dem normalen Tarif: für 99 km Fracht laut Specialtarif I 57,00 Mk.

b. nach dem Ausnahmetarif: 33 Mk.

Das bedeutet eine Exportbegünstigung von 2,40 Mk. für die Tonne Mehl für Münchener Mühlen!

Zweites Kapitel.

Die Tarife für den Wechselverkehr.

A. Verkehr mit dem übrigen Deutschland.

Was die direkten Tarife zwischen deutschen Bahnen untereinander betrifft, so ist gegenüber der Unzahl komplicierter Tarife der siebziger und achtziger Jahre jetzt nur eine verhältnismäßig übersichtliche Menge von Tarifen in Geltung.

Dies ist wohl in erster Linie den auf eine Einheitlichkeit gerichteten Bestrebungen, die seit der Mitte der siebziger Jahre immer wieder von neuem auf den großen Vorteil übersichtlicher Tarife hinwiesen, zu danken.

Das schon in der Einleitung erwähnte, allmählich zur Geltung gelangte Prinzip des kürzesten Schienenweges hat hier sehr vereinfachend gewirkt.

Eine Ausnahmetarifierung innerhalb des Deutschen Reiches ist, was den Verkehr mit Getreide und Mehl betrifft, nur vereinzelt zu finden. Ist ein Tarif, wie z. B. der schlesisch-süddeutsche Tarif, von der Konkurrenz auswärtiger Bahnen stark beeinflußt, so zeigt sich das gleichmäßig für alle Güter in allen Tarifklassen, nicht nur für Getreide und Mehl.

Es ist wohl am zweckmäßigsten, die einzelnen Verkehre nacheinander ins Auge zu fassen und zu untersuchen, nach und von welchen Gegenden eine ausnahmweise Tarifierung der hier interessierenden Güter stattfindet.

Um mit dem Norden anzufangen, zeigt sich gleich der Tarif des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Verbandes normal gebildet, d. h. man findet die Frachtsätze, indem man die Zahl der Kilometer mit den Einheitsätzen multipliciert.

Gleich dieser erste Tarif ist sehr instruktiv inbezug auf das Prinzip der kürzesten Schienenverbindung, das hier sogar ausgedehnt worden ist auf außerdeutsche Strecken, nämlich die böhmischen. Thatsächlich wird der Ver-

kehr aber nur über die deutschen Bahnen geleitet, was infolge des großen Umweges natürlich eine viel höhere Fahrkilometerziffer ergiebt. Es ist nun hier derartig verfahren worden, daß die sich über Böhmen ergebende Kilometerzahl nach dem Verhältnis der Längen der den einzelnen Verwaltungen angehörenden Bahnstrecken unter diese geteilt wurde. Es ergeben sich so natürlich absolut geringere Frachtsätze. Die Folge ist, daß auch der Einheitsatz für den einzelnen Kilometer ein geringerer ist, als sich ergeben würde, wenn die Fracht über die deutschen Linien, die den Verkehr thatsächlich innehaben, berechnet wäre. Er beträgt auf der bayerischen Strecke für den Specialtarif I zwischen 4,3 und 3,1 Pfennig für das Tonnenkilometer.

Ganz das Gleiche ist geschehen bei den Tarifen zwischen Bayern und Schlesien. Der Unterschied zwischen Tarifkilometern und Fahrkilometern ist hier, namentlich für die südöstlichen bayerischen und die südlichen schlesischen Stationen ein sehr großer, so werden z. B. für den Verkehr zwischen Traunstein und Neisse berechnet 724 Tarifkilometer und die Anzahl der Fahrkilometer beträgt 990, der Unterschied beträgt also 266 Kilometer.

Hier muß etwas ausführlicher eingegangen werden auf den vielgeschmähten Ausnahmetarif[1] für Mehl, der zwischen Nordostdeutschland, Sachsen und Schlesien einerseits und Bayern andererseits besteht.

Die Entwicklung dieses Tarifes ist die folgende:

Zu Beginn der achtziger Jahre beschlossen die deutschen Bahnen, Böhmen aus der Anteilnahme am süddeutschen Verbandverkehr auszuschließen, und übernahmen daher die kürzeste Schienenverbindung über Böhmen auf die deutschen Strecken und rechneten nun mit ihren Einheitsätzen durch. So ergaben sich etwas billigere Tarife, als die vorher über Böhmen gerechneten waren. Darauf begannen die böhmischen Bahnen ihrerseits ihre Transittarife für einige wichtige Artikel, so auch für Mehl, zu ermäßigen für den Verkehr aus Preußen und Sachsen nach Bayern, soweit er über ihre Strecken gefahren werden konnte. Diesen Konkurrenzkampf führten die deutschen Bahnen ebenfalls weiter. Die beteiligten deutschen Bahnen teilten sich in diese Frachtsätze nach Maßgabe ihrer an diesem Verkehr beteiligten Streckenlängen.

Es stellt diese Ermäßigung an sich also nicht eine Ausnahmetarifierung zu Gunsten der Mehleinfuhr nach Süddeutschland seitens Preußens dar, sondern sie bedeutet anfänglich eine aus Konkurrenzrücksichten eingeführte gemeinsame Frachtherabsetzung.

---

[1] Dieser Ausnahmetarif ist an sich kein Einfuhrtarif; er wirkt aber als ein solcher, da Bayern nach jenen Gegenden eben kein Mehl exportiert.

Anders gestaltete sich dies indes, als die böhmischen Bahnen die Konkurrenz endlich aufgeben. Nun war kein Grund mehr zu dem besonders billigen Tarif vorhanden. Aber der preußischen Regierung lag sehr an dem billigen Einfuhrtarif, und als Bayern sich weigerte, weiterhin diesen Verkehr so zu begünstigen, indem es von nun ab für seine Strecken den normalen Einheitsatz des Specialtarif I einrechnen wollte, entschlossen sich Preußen und Sachsen, lieber selbst den sich so ergebenden Ausfall ihrer Einnahmen zu tragen, als die billigen Sätze aufzugeben. In diesem Tarif haben wir also wieder eine versteckte Exportprämie, diesmal aber nicht für den Export nach dem Ausland, sondern für den Export aus einem deutschen Bundesstaat in einen anderen!

So bestehen diese billigen Sätze auch heute noch; was aber Bayern betrifft, so hat es seit dem 13. Juli 1889 für die auf seine Bahnen entfallende Kilometerentfernung den normalen Einheitsatz von 4,5 Pfennigen für das Tonnenkilometer eingerechnet, so daß seit 1889 wieder auf der bayerischen Strecke Mehl und Getreide zu demselben Satz gefahren wird.

Umgekehrt liegt der Fall hier als bei dem Ausnahmetarif für Bier, für den wieder die bayerischen Bahnen an den billigeren Sätzen festhielten. Es handelte sich jedoch in beiden Fällen um einzelstaatlich „nationale" Eisenbahnpolitik innerhalb des deutschen Wirtschaftgebietes.

Als Beispiel sei hier die Stationverbindung Breslau-Rosenheim angeführt. Die Entfernung in Tarifkilometern (über die österreichischen Linien gerechnet) beträgt 741 Kilometer. Nach dem Specialtarif I würden für diese Entfernung die Frachtkosten für 10 000 kg betragen 345 Mk., thatsächlich beträgt der Satz aber 321 Mk.; er ist also ermäßigt um 24 Mk. für eine Wagenladung. Diese 24 Mk. tragen die preußischen und sächsischen Staatsbahnen.

Um zu dem nordostdeutsch-bayerischen Verkehr zurückzukehren, sei erwähnt, daß hier ein besonderer Ausnahmetarif besteht, der sogenannte Seehafen-Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Kaffeeersatzmittel. In diesen Tarif sind für die deutsche Gesamtstrecke sich staffelnde Sätze eingerechnet und zwar für Entfernungen

bis	101 km	4,5	Pfennige,
für die weiteren	400 "	1,4	"
und über	400 "	4,5	"

für das Tonnenkilometer.

Von München nach Stettin beträgt die Entfernung 788 km. Nach Specialtarif I berechnet würden für diese Entfernung die Transportkosten für eine Wagenladung von 10 000 kg betragen

367,00 Mk.

Nach dem Seehafenausnahmetarif berechnet stellen sie sich auf

275,00 Mk.

Das bedeutet eine Ermäßigung von 9,20 Mk. für eine Tonne.

Während also 10 Tonnen Getreide von München nach Stettin transit für 788 km 275 Mk. Fracht zu tragen haben, beträgt zum Beispiel der Satz von München nach Berlin-Anhalter Bahnhof für 640 km 300 Mk.

Dies stellt doch gewiß eine bedeutende Vergünstigung für die Ausfuhr dar.

Der gleich berechnete Seehafenausnahmetarif und im übrigen der normale Tarif, wie für den Verkehr mit Nordostdeutschland, besteht auch für den Verkehr mit Nordwestdeutschland. So kostet z. B. die Fracht für 10 000 kg Getreide zwischen München und Hamburg für 808 km

nach Hamburg loco 376,00 Mk[1],
nach Hamburg transit 284,00 Mk.

Völlig normal gebildet sind die Tarife nach der Pfalz, nach dem Rhein, Nassau, Westfalen, nach dem Nahethal und der Gegend um Saarbrücken, nach Thüringen und nach Hessen, — soweit sie Getreide und Mehl betreffen.

Eine weitere Gruppe bilden die Tarife zwischen Bayern und den anderen süddeutschen Staaten, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen mit Luxemburg. Sie sind ebenfalls normal gebildet, doch enthalten sie einen Ausnahmetarif 4 für Getreide, Malz und Ölsaaten in Wagenladungen zu 10 000 kg für Sendungen aus Bayern nach Württemberg u. s. w., also einen Exporttarif.

Mit diesem Exporttarif hat es nun folgende Bewandtnis: Für den Getreideexport aus Bayern nach der Schweiz besteht der bekannte Transittarif für Lindau. Nun kam es häufig vor, daß Getreide von bayerischen Stationen aus nach Lindau gesandt wurde zu dem billigen Exportsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer; in Lindau wurde es umkartiert und zu den regulären Sätzen nach Stationen in Württemberg, Baden oder Elsaß-Lothringen gesandt. Diese Umkartierung stellte sich nämlich bisweilen billiger als die direkte Fracht, nach dem Specialtarif I berechnet. Um nun diese Umkartierungen zu verhindern, wurden die in Rede stehenden Ausnahmetarife erstellt, die dadurch gebildet sind, daß der Einheitsatz von 2,6 Pfennigen von der bayerischen Station bis Lindau, dann die Fracht über

[1] Ebensoviel natürlich bei Sendungen von Hamburg nach München. Der billigere Satz von 284 Mk. gilt dagegen nur für den Export, nicht auch für den Import.

den Bodensee bis Friedrichshafen oder Konstanz und von dort die Fracht, nach Specialtarif I berechnet, bis zur betreffenden Station in Württemberg u. s. w. eingestellt wurde. Für eine Anzahl von Stationverbindungen ist natürlich der direkte Tarif nach Specialtarif I billiger; in solchem Fall wird die Fracht nach diesem und nicht nach dem Ausnahmetarif berechnet; so hat man z. B. zu zahlen für 10 000 kg Getreide von Nürnberg nach Offenburg für 330 km

nach Specialtarif I 161,00 Mk.,
nach Ausnahmetarif 4 227,00 Mk.;

dagegen von München nach Offenburg für 408 km

nach Specialtarif I 196,00 Mk.,
nach Ausnahmetarif 4 190,00 Mk.,

es wird also für Getreidesendungen von Nürnberg nach Offenburg die Fracht nach dem Specialtarif I, dagegen für solche von München nach Offenburg nach dem Ausnahmetarif 4 berechnet.

Diese Exporttarife beruhen also nicht auf volkswirtschaftlichen Erwägungen, etwa um dem bayerischen Getreide besseren Absatz nach den anderen süddeutschen Staaten zu verschaffen, es sind auch nicht fiskalische Rücksichten, die sie hätten diktieren können, sondern man hat es hier mit sogenannten Regulierungstarifen zu thun, die nur erstellt werden, um tariftechnische Curiosa aus der Welt zu schaffen.

Als ein sehr hübsches Beispiel einer solchen Regulierung sei hier folgendes angeführt:

Für die Stationverbindung Neuulm-Lindau finden sich als Transportkosten für 10 000 kg Getreide nacheinander folgende Sätze:

a. seit dem 1. Januar 1878 . . . . 64 Mk.,
b. bald darnach . . . . 88 „
c. seit dem 1. November 1888 . . . 85 „
d. seit dem 1. August 1890 . . . . 73 „

Diese Schwankungen erklären sich so: Man setzte in den Tarifen die Entfernungen bis Lindau denen bis Friedrichshafen gleich, um den württembergischen Bahnen den Rang abzulaufen. Es ergab sich also der Satz

ad a.	Ulm-Friedrichshafen	104 km	62 Mk.
	Ulm-Neuulm	3 „	2 „
		Summa	64 Mk.

Hierüber beschwerte sich aber Württemberg. Es sah darin eine Art unlauteren Wettbewerbes und verlangte, daß wenigstens noch die Fracht

von Friedrichshafen über den Bodensee nach Lindau zugeschlagen werden sollte. Dies geschah, und es ergab sich

ad b.	Neuulm-Friedrichshafen	64 Mk.
	Friedrichshafen-Lindau üb. Bodensee	24 „
	Summa	88 Mk.

Jetzt stellte sich aber heraus, daß man gut that, die Sendungen nicht direkt von Neuulm nach Lindau zu senden, sondern man schickte sie nach Nersingen, ließ sie dort umkartieren und beförderte sie von dort nach Lindau. Das kostete 85 Mark, statt des direkten Satzes von 88 Mk. Also wurde letzterer wieder auf 85 Mk. ermäßigt. Die letzte Ermäßigung auf 73 Mk. schreibt sich her vom Übergang zu der Berechnung nach dem kürzesten Schienenwege.

Was den Verkehr zwischen Sachsen und Bayern anbelangt, so sind auch für diesen Verkehr die allgemeinen Sätze normal gebildet. Für die östlichen sächsischen Stationen im Verkehr mit den östlichen und südlichen bayerischen trifft hier dasselbe zu, was schon oben für den schlesisch-bayerischen Verkehr in Frage kam, nämlich die Berechnung der Entfernung über die böhmischen Linien.

Daneben besteht ein Ausfuhrtarif für Getreide, Malz und Mühlenfabrikate nach der Schweiz, Vorarlberg und Österreich, der Frachtsätze enthält für Lindau transit, ferner für Kufstein transit, Salzburg transit, Simbach transit und Passau transit. Hier sind die Anteile der sächsischen Bahnen nach dem Staffelsystem berechnet, die der bayerischen nach dem Exportsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Tarifen ist eine ganz bedeutende, sie beträgt z. B. für Transporte von Chemnitz nach Lindau 85 Mk.[1] für 10 000 kg.

Dieser Ausnahmetarif, der unter der Maske eines direkten Tarifes sein wahres Gesicht als Transittarif verbirgt, leitet über zu der letzten Gruppe von Tarifen, die hier zu betrachten ist, nämlich zu den sogenannten Umschlagtarifen.

Es gehört hierher der Umschlag in den Rheinhäfen, und ferner der doppelte Umschlag auf der Donau und dem Rhein.

Zunächst der Exporttarif für Belgien. In diesen Tarif sind Frachtsätze aufgenommen worden von den bayerischen Stationen nach den Rhein- und Mainhafenplätzen Frankfurt a. M., Mainz, Kastel, Gustavsburg, Mann-

---

[1]

Chemnitz-Lindau loco Specialtarif 1	276 Mk.	
Chemnitz-Lindau transit	191 „	
Differenz	85 Mk.	

heim und Ludwigshafen. Sie sind für die bayerischen Strecken gebildet mit dem schon häufig erwähnten Exportsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer, aber nicht durchweg damit. Sie sind nur anwendbar auf solche Sendungen, die in einem der vorgenannten Hafenplätze auf Schiffe umgeladen und auf Rheinschiffen nach Belgien oder Holland oder darüber hinaus befördert werden. Das bis jetzt Besprochene hat aber nur Bezug auf den Getreideexporttarif; der sonstige allgemeine Tarif nach diesen Hafenplätzen ist normal gebildet. Der Exporttarif findet Anwendung auf Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Ölsaaten in Wagenladungen von 10 000 kg.

Um einige Beispiele anzuführen:

München-Frankfurt	transit	409 km	129 Mk.	statt	196 Mk.
München-Mannheim	"	372 "	119 "	"	179 "

Als zweiter Tarif kommt hier noch in Betracht der sogenannte Donau-, Rhein- und Mainumschlagtarif. Er gilt für Güter, die auf der Donau in Deggendorf, Regensburg oder Passau ankommen und in diesen Stationen umgeschlagen, dann mit der Bahn weiter transportiert werden und zwar bis zu den schon oben genannten Rhein- und Mainhäfen. Hier müssen sie per Schiff weiterverfrachtet werden nach Belgien, Holland und darüber hinaus. Dieser Tarif gehört eigentlich schon in die nächste Abteilung, da er nur für Provenienzen aus Österreich und seinen Hinterländern bestimmt ist, er wird aber schon hier besprochen, weil er sich ja formell als direkter Tarif von bayerischen Stationen nach anderen deutschen Stationen darstellt. Der Umschlagtarif enthält einen Ausnahmetarif 14a für Getreide und Mühlenfabrikate u. s. w. Die Ermäßigung gegenüber den normalen Sätzen ist hier die übliche, sie beträgt z. B.

für	Regensburg-Frankfurt	335 km	103	statt	163 Mk.
"	Deggendorf-Gustavsburg	435 "	129	"	208 "
"	Passau-Mannheim [1]	487 "	133	"	231 "

---

[1] Der Unterschied in den beiden Sätzen für Passau-Mannheim illustriert, daß alte Tarife sich forterhalten, wenn nicht ein Interessent auf die bestehenden Widersprüche aufmerksam macht. Daß der Satz von 151 Mk. neben dem von 133 Mk. sich noch in den heutigen Tarifen findet — er besteht schon seit langer Zeit — hat lediglich seinen Grund darin, daß wohl niemals Getreidetransporte von Passau loco nach Mannheim abgefertigt wurden. Die Folge war, daß keine Beschwerde über diese differentielle Behandlung einlief, und die weitere Folge, daß man den alten Satz ruhig in die Neubearbeitung des Tarifes hinübernahm.

Die beiden zuletzt besprochenen Tarife stehen bezüglich ihrer Herkunft in einem Abhängigkeitverhältnis einmal zu einander — indem der erstgenannte infolge des bekannten Grundsatzes der bayerischen Bahnen, die Frachten für die inländischen Waren denen für die ausländischen für den Export gleichzustellen, eine Folge des zuletztgenannten ist — und dann indem beide eine Folge der Konkurrenz sind, die der Umschlag auf der Elbe hervorruft. Hier haben wir es also mit einem der in der Einleitung besprochenen Konkurrenztarife gegen die Elbe zu thun.

Zum Teil von der Konkurrenz der Elbe beeinflußt sind auch die Tarife für den Verkehr von und nach Norddeutschland mit dem Umschlag in Passau, Regensburg und Deggendorf. Sie gelten nicht nur für Getreide und Mehl, sondern für alle Güter, und enthalten verschieden hohe Sätze, je nachdem die Güter nach dem Donaugebiet im allgemeinen oder nach Rumänien, Bulgarien, Serbien und weiterhin bestimmt sind. So haben z. B. 10 000 kg Getreide an Fracht zu zahlen von Berlin nach Passau

a. 336 Mk., wenn die Sendung nach dem Donaugebiet im allgemeinen bestimmt ist.

b. 236 Mk., wenn die Sendung nach Rumänien, Serbien, Bulgarien oder weiterhin gehen soll.

Aber für den Verkehr aus Rumänien u. s. w. nach Norddeutschland, also für den Import, werden für Getreide und Mühlenfabrikate nicht die billigeren, sondern die höheren Sätze berechnet. Dieser Tarif kommt aber als Exporttarif für Getreide u. s. w. gar nicht in Betracht, da die Transporte, die nach ihm abgefertigt wurden, bisher völlig belanglos waren.

B. Der Verkehr mit außerdeutschen Ländern.

1. Österreich-Ungarn und die Donaufürstentümer.

Im Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und Bayern werden Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Ölsaaten nur nach Ausnahmetarifen gefahren. Es besteht aber hier, soweit die bayerische Strecke in Betracht kommt, keine Ausnahmetarifierung, vielmehr ist auf der bayerischen Strecke der normale Satz des Specialtarifs I eingerechnet worden. Nur für einige Stationen ergeben sich einige Ermäßigungen, einmal für einige östliche Stationen und dann noch für mehrere des Allgäu, die aber nur durch Regulierungen hervorgerufen worden sind. Auf österreichischer Seite wird der Tarif gestaffelt, so daß er für weitere Entfernungen relativ immer billiger wird. So beträgt z. B. die Fracht für 10 000 kg Getreide zwischen

Wien und München für	418 km		177 Mk.	
Brux und München	=	419 =	200	=
Prag und Augsburg	=	442 =	205	=
Wien und Nürnberg	=	513 =	221	=
Budapest und München			154	=
Budapest und Aschaffenburg			398	=

Ganz ebenso ist verfahren worden bei den Tarifen mit Rumänien, Galizien, Serbien und Bulgarien. Stets ist für die bayerische Strecke der normale Satz des Specialtarifs I eingerechnet worden. Daß diese Tarife so billig sind, liegt lediglich an den Tarifmaßnahmen der österreichischen u. s. w. Bahnen, die allerdings außer durch das Interesse, das man dort an billigen Transportkosten in der Richtung nach Deutschland hin hat, vielleicht auch durch verschiedene Konkurrenzen dazu gezwungen worden sind, z. B. durch die Donauschiffahrt oder durch den Seeweg über Fiume.

2. Die Schweiz.

Für den Verkehr mit der Schweiz kommt vor allem die Arlbergbahn in Betracht, da Bayern im österreichisch-schweizerischen Transit die Tarife, wie sie sich über die Arlbergbahn ergaben, in derselben Höhe übernehmen mußte. Dieselben, sich so ergebenden, billigeren Sätze sind nun auch für den Export aus Bayern nach der Schweiz eingerechnet worden, wenigstens soweit sie Getreide betreffen. Es ist dies, wie schon öfter erwähnt, der Satz von 3,25 Centimes oder 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer.

Nach diesem Tarif kostet die Beförderung eines Waggons Getreide zu 10 000 kg z. B. von München nach Zürich 186 Francs.

Daneben besteht noch ein billiger Tarif für eine Anzahl von Gütern, unter anderen auch für Mehl und Mühlenfabrikate.

Darnach würde der Transport eines Waggons Mehl von München nach Zürich 181 Francs, also 5 Francs weniger kosten als das gleiche Quantum Getreide!

Im übrigen sei, was den Verkehr nach der Schweiz über Lindau betrifft, auf die beiden schon im Kapitel über die bayerischen Lokaltarife, besprochenen Ausnahmetarife für den Export von Getreide und Mehl aus Bayern nach der Schweiz verwiesen.

3. Das übrige Ausland.

Für den direkten Verkehr mit Belgien zu Lande besteht in dem regulären Tarif ein Ausnahmetarif 2 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate.

In diesen Ausnahmetarif sind auf der bayerischen Strecke 2,6 Pfennige für das Tonnenkilometer eingerechnet worden, wegen der Konkurrenz des Umschlagverkehrs auf der Elbe und um diesen Landverkehr gleichzustellen mit dem schon früher besprochenen Umschlagverkehr in den Rhein- und Mainhäfen.

Im Verkehr mit Frankreich, Italien, Rußland und Schweden-Norwegen hat Bayern keine speciellen Tarife. Es schließt sich vielmehr den allgemeinen deutsch-französischen ꝛc. Tarifen an. Soweit ein Getreideverkehr hier überhaupt in Betracht kommt, ist stets für die bayerische Strecke der normale Einheitsatz von 4,5 Pfennigen des Specialtarifs I eingerechnet worden. Nur für den Export nach der Stadt Paris gelten auf der bayerischen Strecke ermäßigte Sätze von 4 Centimes für das Tonnenkilometer. Hier hat wieder die Arlbergbahn ihren Einfluß geübt, indem deren Sätze, wie sie sich aus dem österreichisch-französischen Transit ergaben, auch für den Verkehr von Bayern aus nach Paris übernommen worden sind.

Drittes Kapitel.

Die Transittarife.

Die Transittarife innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches können, soweit sie Getreide und Mehl betreffen, mit wenigen Worten abgethan werden. Es handelt sich hier nur um den Verkehr zwischen Nordost- und Mitteldeutschland einerseits und Südwestdeutschland andererseits. Hier sind sämtliche Tarife, soweit sie bayerisches Gebiet berühren, normal gebildet.

Was den Verkehr von Deutschland nach dem Ausland via Bayern betrifft, so interessiert hier hauptsächlich der Verkehr mit Österreich und der Schweiz.

Die Transittarife von Österreich-Ungarn und dessen Hinterländern nach den Rheinhafenplätzen sind schon bei den Umschlagtarifen besprochen worden; sie enthalten die ermäßigten Einheitsätze von ca. 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer. Dagegen sind diese Ermäßigungen nicht gewährt worden für den direkten Bahnverkehr ohne Umschlag zwischen den Rheinlanden, Belgien und Holland einerseits und Österreich andererseits. Hier bestehen vielmehr die Normaleinheiten des Specialtarifs I fort, z. T. ist hier allerdings auch eine mäßige Einwirkung der böhmischen Konkurrenz zu verspüren. Für den Verkehr zu Lande ist hier die Konkurrenz der Elbe außer Acht gelassen worden, während sie bei dem Umschlagverkehr, wie früher bemerkt, berücksichtigt worden ist.

Ferner ist noch der Transitverkehr zwischen Norddeutschland und der Schweiz, der zum Teil über Bayern geleitet wird, zu erwähnen.

Hier wurde im Jahre 1896 ein Ausfuhrtarif nach der Schweiz erstellt auf der gleichen Grundlage, wie der bayerische Ausfuhrtarif nach der Schweiz, nämlich mit dem Einheitsatz von 2,6 Pfennigen für das Tonnenkilometer. Auch dieser Tarif ist, soweit er für den Export von Sachsen nach der Schweiz gilt, schon besprochen worden. Wir haben es hier mit einem Falle zu thun, in dem zuerst der billige Satz auf den bayerischen

Bahnen bestanden hat und dieser erst nachträglich außerbayerischen Provenienzen gewährt worden ist. Bei den meisten anderen Transittarifen liegt das Verhältnis umgekehrt.

Der Transitverkehr von Deutschland nach Italien kann hier unberücksichtigt bleiben, da er für Getreide und Mehl fast gar nicht in Betracht kommt.

Als Verkehr von Ausland zu Ausland über Bayern ist endlich bemerkenswert der Verkehr von Österreich-Ungarn, Galizien, Rußland, Rumänien, Serbien, Bulgarien u. s. w. nach der Schweiz. Getreide und Mehl, das von dort nach der Schweiz gesandt wird, wird — soweit es die bayerischen Bahnstrecken berührt — zu den verschiedensten Sätzen — pro Kilometer berechnet — gefahren, je nachdem die Konkurrenz der Arlbergroute einwirkt; der eingerechnete Satz schwankt zwischen 4 und 3 Centimes. Er beträgt für den Verkehr zwischen

Österreich-Ungarn und der Schweiz . . .	4	Centimes,
Galizien und der Schweiz	3,6	"
Rumänien und der Schweiz	3,6	"
Rußland und der Schweiz	3,6	"
unteren Donauländern und der Schweiz .	3	"

und weiterhin für den Verkehr von Österreich-Ungarn über Genf nach Frankreich 3,75 und 3,4 Centimes, dagegen wieder von Budapest nach Paris 4 Centimes. Die Schwankungen ergeben sich aus dem Staffelsystem der fremden Bahnen; so ist natürlich, je weiter die absendende Station von der Arlbergbahn entfernt ist, der Betrag, den diese für ihre Linie einrechnet, um so kleiner. Daß Bayern diese Schwankungen auch auf seine Tarife übertragen hat, ist nur eine Folge der früher besprochenen Vereinbarung mit der Arlbergbahn.

Schluß.

Das Ergebnis dieser Untersuchung scheint zu sein, daß die Bahnen durch ihre Tarifpolitik ihr Scherflein dazu beitragen, um den Export so weit als möglich zu unterstützen, indem sie in den ermäßigten Frachten versteckte Exportprämien gewähren. Auf der anderen Seite verhält man sich gegen eine etwaige Begünstigung der Einfuhr durchaus ablehnend, denn sobald das Getreide die bayerische Grenze überschritten hat — mit der Bestimmung, im Lande zu bleiben —, wird es durchaus nicht so begünstigt, wie dasjenige, welches das Land wieder verlassen soll, vielmehr wird es genau so behandelt, wie das einheimische.

Die Untersuchung hat aber auch gezeigt, daß Deutschland in der Eisenbahnpolitik als einheitliches Wirtschaftsgebiet nicht durchweg behandelt wird. Beispiele ergaben sich, als von der Mehleinfuhr aus Schlesien nach Bayern und von der Bierausfuhr aus Bayern nach Schlesien gehandelt wurde.

Die Tarife scheiden sich in solche, bei denen Rücksichten auf den Export maßgebend waren, und in solche, bei denen fiskalische Rücksichten — die Behauptung des Verkehrs gegenüber der Konkurrenz — die Ermäßigungen herbeiführten; nur scheint das fiskalische Interesse immer vorausgegangen zu sein und diesem ist dann erst das wirtschaftliche gefolgt. Dies scheint daraus hervorzugehen, daß die Ermäßigungen immer nur dann zu finden sind, wenn nach demselben Gebiet auch ermäßigte Transittarife bestehen.

Anhang.

Verzeichnis der benutzten Tarifhefte.

A. Bayerischer Lokalverkehr.

1. Tarif vom 1. VII. 1845.
2. = = 1854.
3. = = 1. VII. 1855.
4. = = 1. IV. 1856.
5. = = 1. VIII. 1860.
6. = = 1. VII. 1862.
7. = = 1. VII. 1865.
8. = = 1. VIII. 1868.
9. = = 1. VIII. 1872.
10. = = 1. IV. 1874.
11. = = 15. VI. 1875.
12. = = 1. VIII. 1877.
13. = = 1. VI. 1882.
14. = = 1. XI. 1888.
15. = = 1. VIII. 1890.
16. = = 1. I. 1893.
17. = = 1. IV. 1895.
18. Ausnahmetarif für Getreide zum Export über Lindau vom 20. V. 1895.
19. Ausnahmetarif für Getreide &c. zum Export über Lindau vom 10. V. 1895.
20. Ausnahmetarif für Getreide &c. zum Export nach Österreich vom 10. X. 1897.

B. Verkehr mit fremden Bahnen.

1. Tarif des Nordostdeutsch=Berlin=Bayerischen Verbandes vom 1. XI. 1896.
2. Tarif des Nordwestdeutsch=Bayerischen Verbandes vom 1. I. 1897.
3. Tarif für den pfälzisch=bayerischen Verkehr vom 1. I. 1891.
4. Tarif für den Verkehr Frankfurt — Gustavsburg — Kastel — Ludwigshafen a. Rh. — Mainz — Mannheim — Bayern vom 1. I. 1891.
5. Tarif für den norddeutsch=bayerischen Seehafenverkehr vom 1. XII. 1889.
6. = = = rheinisch=nassau=bayerischen Verkehr vom 1. I. 1897
7. = = = rheinisch=westfälisch=bayerischen Verkehr vom 1. X. 1895.
8. = = = Saarbrücken=bayerischen Verkehr vom 1. I. 1896.
9. = = = sächsisch=bayerischen Verkehr vom 1. I. 1898.

10. Tarif für den thüringisch-hessisch-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1896.
11. " " " württembergisch-bayerischen Verkehr vom 1. IV. 1891.
12. " " " badisch-bayerischen Verkehr vom 1. VI. 1891.
13. " " " schweizerisch-bayerischen Verkehr vom 1. VII. 1892.
14. " " " bayerisch-belgisch-englischen Verkehr vom 1. IV. 1883.
15. " " " bayerisch-belgischen Verkehr 1. VI. 1883.
16. " " " elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Verkehr vom 1. VII. 1895.
17. " " " Verkehr Basel — Konstanz — Schaffhausen — Singen — Bayern vom 1. VII. 1891.
18. " " " Verkehr Basel, Schaffhausen ꝛc. — Donauumschlag vom 1. II. 1891.
19. " " " englisch-bayerischen Verkehr vom 1. XII. 1893.
20. " " " hessisch-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1897.
21. " " " magdeburgisch-Halle-bayerischen Verkehr vom 1. I. 1897.
22. " " " Verkehr Main-Neckarbahn-Bayern vom 1. I. 1896.
23. " des niederländisch-bayerischen Verbandes vom 1. VI. 1883.
24. " des ost-, mittel-, südwestdeutschen Verbandes 1. V. 1897.
25. " für den Rhein- und Mainumschlagverkehr vom 1. X. 1886.
26. " des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungar. Verbandes von 1893, 94, 96.
27. " des rumänisch-norddeutschen Verbandes vom 1. VI. 1895.
28. " des rumänisch-süddeutschen Verbandes vom 1. VI. 1895.
29. " für den Verkehr Sachsen-Schweiz via Lindau vom 1. VIII. 1895.
30. " " " " " " " " " und Romanshorn vom 1. IV. 1891.
31. " des sächsisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. III. 1891.
32. " des sächsisch-westdeutsch-österreich-ungarischen Verbandes von 1892 bezw. 93, bezw. 94.
33. " des sächsisch-württembergischen Verbandes vom 1. V. 1892.
34. " des schlesisch-süddeutschen Verbandes vom 1. VI. 1892.
35. " des süddeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. II. 1897.
36. " für den süddeutschen Donauumschlagverkehr vom 20. VIII. 1892.
37. " für den südösterreichisch-ungarisch-deutschen Verkehr vom 1. XII. 1888.
38. " des thüringisch-hessisch-sächsischen Verbandes vom 1. I. 1896.
39. " des westdeutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. IX. 1892.
40. " für den süddeutschen Verkehr nach den unteren Donauländern vom 1. II. 1897.

41. Transittarif Norddeutschland — untere Donauländer vom 1. X. 1896.
42. Ausfuhrtarif nach Nordrußland vom 1. I. 1895.
43. Tarif für den deutsch-alexandrowoer Grenzverkehr vom 1. IX. 1896.
44. " " " Transitverkehr Deutschland-Thorn vom 1. IX. 1896.
45. " " " Transitverkehr Deutschland-Mlawa vom 1. IX. 1896.
46. " " " direkten Verkehr zwischen Deutschland und Serbien ꝛc. vom 1. XI. 1893.
47. " des belgisch-österreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. IV. 1895.
48. " des böhmisch-tiroler Verbandes vom 1. I. 1894.
49. " des deutsch-französischen Verbandes vom 1. I. 1893.
50. " für den deutsch-italienischen Verkehr vom 1. II. 1898.
51. " für den deutschen Levanteverkehr vom 1. VII. 1896.
52. " für den deutschen Levanteverkehr nach orientalischen und bulgarischen Eisenbahnstationen vom 1. I. 1892.
53. " des deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandes vom 15. X. 1893.
54. " für den deutschen Ostafrikaverkehr vom 1. IV. 1895.
55. " für den Verkehr Deutschland — Schweden — Norwegen vom 1. V. 97.
56. " des deutsch-skandinavischen Verbandes 1. XI. 1888.
57. " für den Grenzverkehr Deutschland—Sosnowice vom 1. IX. 1896.
58. " des deutsch-westösterreichisch-ungarischen Seehafenverbandes vom 1. VIII. 1897.
59. " für den Donau-, Rhein- und Mainumschlag vom 1. I. 1898.
60. " des mitteldeutschen Eisenbahnverbandes 1. VIII. 1891 bezw. 1. I. 1893.
61. " des niederländisch-bayerischen Verbandes vom 1. VI. 1883.
62. " des niederländisch-italienischen Verbandes vom 1. III. 1897.
63. " des niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. IV. 1895.
64. " für den Verkehr Niederlande— Bodenseeuferstationen vom 1. IX. 1885.
65. " für den norddeutschen Donauumschlagverkehr vom 1. III. 1897.
66. " des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Verbandes vom 1. VI. 1896.
67. " des norddeutsch-schweizerischen Verbandes von 1890, 93, 94, 97.
68. " des österreichisch-Lindau-Vorarlberger Verbandes vom 1. III. 1896.
69. " für den österreichisch-ungarisch-schweizer-südbadischen Verkehr vom 1. VIII. 1886.

70. Ausnahmetarife für den österreichisch-ungarisch-französischen Verband von 1893 und 94.
71. Ausnahmetarife für den österreichisch-ungarisch-schweizer Verband vom 1. II. 1898.
72. Tarif für den kombinierten Schiff- und Bahnverkehr Donau-Schweiz vom 1. IX. 1895.
73. " für den kombinierten Schiff- und Bahnverkehr Donau-Württemberg ꝛc. vom 1. VII. 1892.
74. " für den Rhein- und Mainumschlag für den Verkehr nach Ungarn vom 1. I. 1897.
75. Tarife des österreichisch-ungarisch-bayerischen Verbandes:
   a. Österreich ꝛc. vom 1. VIII. 94, bezw. 1. I. 94, bezw. 1. I. 97, bezw. 1. VI 98.
   b. Ungarn vom 1. VIII. 93, bezw. 1. XI. 94, bezw. 1. X. 95, bezw. 1. XII. 96.
   c. Böhmen, Mähren, Schlesien vom 1. II. 94, bezw. 15. X. 97, bezw. 1. XII. 96, bezw. 1. VI. 94, bezw. 1. VII. 93, bezw. 1. XI. 95.
   d. Galizien vom 1. IX. 89, bezw. 1. I. 98.
76. Tarife für den bayerisch-österreichischen Grenzverkehr vom bezw. 1. I. 95, 1. IV 95.

Anlagen A, B, C.

Anlage A.

Entwicklung der Einheitsätze und der Abfertigunggebühren des bayerischen Lokalgütertarifs.

Tarif vom	Einheitsätze.

1. VII. 45. — In Kreuzern pro Centner und Bahnstunde.

Eilgut	Normalkl.	Ermäß. Kl.	Wagenladung zu 60 Ctr.	
			Normalkl.	Ermäß. Kl.
1,5	1	0,5	0,85	0,45

1854 — In Kreuzern pro Centner und Bahnstunde.

Eilg.	Normalkl.	Erm. Kl.	Wagenlad. zu 80 Ctr.			Wagenlad. zu 120 Ctr.			Brenn-, Baumaterialien, Erze.
			Eilg.	Normalkl.	Erm. Kl.	Eilg.	Normalkl.	Erm. Kl.	
$1^1/_8$	0,75	0,5	1,1	0,675	0,45	1,1	0,675	0,45	0,25

1. VII. 55. und 1. IV. 56. — In Kreuzern pro Centner und Bahnstunde.

Eilgut	Normalgut	Ermäß. Kl.	Brennmat. u. s. w.	
$1^1/_8$	0,75	0,50	0,25	Streckensatz
3	3	3	—	Abfertigunggebühr pro Ctr.

1. VIII. 60. — In Kreuzern pro Centner und Meile.

Eilgut	I	II	Brennmat. u. s. w.	
2,35	1,5	1	0,5	Streckensatz
3	3	3	—	Abfertigunggebühr pro Ctr.

1. VII. 62. und 1. VII. 65. — In Kreuzern pro Centner und Meile.

Eilgut	Stückgut		Wagenlad. zu 200 Ctr.			
	I	II	A	B	C	
2,25	1,5	1	0,80	0,50	0,375	Streckensatz
3	3	3	2,4	1,5	1,13	Abfertigunggebühr pro Ctr.

1. VIII. 68. — In Kreuzern pro Centner und Meile.

Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenlad. 100 Ctr.	Wagenlad. zu 200 Ctr.				
	I	II	A	B	C	D	E	
2,25	1,5	1	0,80	0,70	0,50	0,40	0,375	Streckensatz
3	3	3	2,4	2,4	1,5	1,5	1,13	Abfertigunggebühr pro Ctr.

Tarif vom	Einheitssätze.								
	In Kreuzern pro Centner und Meile.								
1. VIII 72.	Eilgut	Stückgut I	Stückgut II	Wagenlad. zu 100 Ctr. A	Wagenlad. zu 100 Ctr. B	Wagenlad. zu 100 Ctr. C	Wagenlad. zu 200 Ctr. D	Wagenlad. zu 200 Ctr. E	
	2,25 3	1,5 3	1 3	0,80 2,4	0,70 2,4	0,55 1,5	0,40 1,5	0,375 1,13	Streckensatz Abfertigunggebühr pro Ctr.

Tarif vom	In Kreuzern pro 100 kg und 1 km.							
1. IV. 74.	Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungkl. A für 5000 kg	Allgemeine Wagenladungkl. B für 10 000 kg	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III	
	0,7 9	0,35 7	0,238 5,3	0,189 5,3	0,143 5,3	1,119 5,3	0,094 2,5	Streckensatz Abfertigungsgebühr für 100 kg

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.							
15. VI. 75.	Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungkl. A für 5000 kg	Allgemeine Wagenladungkl. B für 10 000 kg	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III	
	2 24	1 20	0,68 15	0,54 15	0,41 15	0,34 15	0,27 7	Streckensatz Abfertigunggebühr pro 100 kg

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.								
1. VIII. 77. 1. VI. 82. 1. XI. 88.	Eilgut	Stückgut	A 1	B	A 2	I	II	III	
	2,3 24	1,15 20	0,68 12	0,60 12	0,55 12	0,45 12	0,34 12	0,27 7	Streckensatz Abfertigunggebühr

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.								
1. VIII. 90.	Eilgut	Stückgut	A 1	B	A 2	I	II	III	
	2,2 40	1,1 20	0,67 20	0,6 12	0,5 12	0,45 12	0,35 12	0,27 7	Streckensatz Abfertigunggebühr jenseits 40 km

Tarif vom	In Pfennigen pro 100 kg und 1 km.									
1. I. 93. 1. IV. 95.	Eilgut	Stückgut	Sp.-T. für best. Stückgüter	A 1	B	A 2	I	II	III	
	2,2 40	1,1 20	0,8 20	0,67 20	0,6 12	0,5 12	0,45 12	0,35 12	0,27 7	Streckensatz Abfertigunggebühr jenseits 40 km

Anlage B.

Die Entwicklung der bayerischen Lokaltarife, nachgewiesen an den Transportkosten für die Stationverbindung München-Augsburg.

Tarif von	Entfernung	Die Transportkosten betragen bei									
1845	16½ Bahnstunden	Eilgut	Normalkl.	Erm. Kl.	60 Ctr. Normalkl.	60 Ctr. Erm. Kl.					
		24,75	16,5	8,25	14,0	7,42					Kreuzer für 1 Ctr.
1854	16½ Bahnstunden	Stückgut Eilg.	Stückgut Norm.	Stückgut Erm.	Wagenlad. zu 40 Ctr. Eilg.	Wagenlad. zu 40 Ctr. Norm.	Wagenlad. zu 40 Ctr. Erm.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Eilg.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Norm.	Wagenlad. zu 120 Ctr. Erm.	
		19	13	9	18,15	11,14	7,42	18,15	11,14	7,42	Kreuzer für 1 Ctr.
1855 u. 1856	16½ Bahnstunden.	Eilgut	I	II							
		22	16	12							Kreuzer für 1 Ctr.
1860	8,5 Meilen	Eilgut	I	II							
		23	16	12							Kreuzer für 1 Ctr.
1862 1865	8,5 Meilen	Eilgut	I	II	A	B	C				
		23	16	12	9,2	5,75	4,32				Kreuzer für 1 Ctr.
1868	8,5 Meilen	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E		
		23	16	12	9,2	8,4	5,75	4,9	4,32		Kreuzer für 1 Ctr.
1872	8,5 Meilen	Eilgut	I	II	A	B	C	D	E		
		23	16	12	9,2	8,4	6,18	4,9	4,32		Kreuzer für 1 Ctr.
1874	62 Kilom.	Eilgut	Stückg.	A	B	I	II	III			
		52	29	20,1	17	14,2	12,7	8,4			Kreuzer für 100 kg
1875	62 Kilom.	Eilgut	Stückg.	A	B	I	II	III			
		148	82	58	49	41	37	24			Pfennige für 100 kg
1877 1882 1888	62 Kilom.	Eilgut	Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III		
		167	92	55	50	47	40	34	24		Pfennige für 100 kg
1890	62 Kilom.	Eilgut	Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III		
		176	88	62	49	43	40	34	24		Pfennige für 100 kg
1893 1895	62 Kilom.	Eilgut	Stückg.	Sp.-T. f. best. Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III	
		176	88	66	62	49	43	40	34	24	Pfennige für 100 kg

Anlage C.

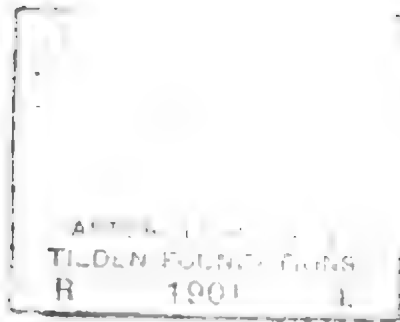
Die Entwicklung der Transportkosten für eine Wagenladung Getreide zu 10 000 kg[1] für die Stationverbindung München-Augsburg.

Im Jahr	Frachtsatz	in Mark [1 fl = 1,70 M.]
1845	24 fl. 44 kr.	42,05 Mk.
1854	24 " 44 "	42,05 "
1855—1860	40 " — "	68,00 "
1862—1865	30 " 40 "	52,15 "
1868—1872	24 " — "	40,80 "
1874	28 " 20 "	48,20 "
1875	49 Mk.	49,00 "
1877—1898	40 "	40,00 "

[1] Wie aus den Bemerkungen der Abhandlung selbst zu ersehen ist, war keineswegs von Anfang an als Norm für eine Wagenladung das Quantum von 10 000 kg festgesetzt. Vielmehr wurde mit 3000 kg begonnen — s. auch Tabelle B —. In dieser Tabelle wurden zum Vergleich die Frachtkosten aus allen Tarifen auf das Quantum von 10 000 kg umgerechnet.

Die Beförderung von Brotgetreide und Mehl auf den bayerischen Staatsbahnen.

Von
Dr. Robert Kustermann.


TILDEN FOUNDATIONS
R 1901 L

Herr Dr. Martin Roßmann hat in seiner im Jahre 1898 abgeschlossenen Schrift: „Die Getreide- und Mehltarife der bayerischen Staatsbahnen" eine „beschreibende Darstellung" des Wesens, der Entstehung und Entwicklung der geltenden Tarife genannter Art gegeben. Berufsgeschäfte hinderten Herrn Dr. Roßmann, seine Untersuchungen gegenwärtig, wie beabsichtigt, weiter zu führen. Die vorliegende Studie bezweckt daher, die Roßmannsche Schrift in einigem zu ergänzen.

Vorauszuschicken ist die Bemerkung, daß seit Abschluß der Roßmannschen Arbeit im Juli 1898 an neuen Ausnahmetarifen für Getreide und Mehl nur der später zu erwähnende Ausnahmetarif für Saatgetreide u. s. w. vom 1. April 1898 zur Einführung kam; die zahlreichen Abänderungen der bestehenden Tarife, wie sie der Tarifanzeiger ausweist, betreffen teils nicht die bayerischen Strecken direkt, teils handelt es sich nur um Maßregeln untergeordneter Natur, insbesondere um die Einbeziehung neuer Stationen in einen bestehenden Ausnahmetarif.

Die ideale Voraussetzung für eine Ergänzung der Roßmannschen Arbeit im Sinne einer Untersuchung der Wirkungen der Getreide- und Mehltarifpolitik wäre das Bestehen statistischer Aufzeichnungen darüber, welche Quantitäten Jahr für Jahr unter Benützung der einzelnen Ausnahmetarife zur Versendung kamen. Allein solche Zusammenstellungen sind weder veröffentlicht, noch bestehen sie bei den Akten der Generaldirektion. Es bleibt daher gar nichts anderes übrig, als der Versuch, mit Hilfe der allgemeinen Güterbewegungsziffern in der angedeuteten Richtung das ein und andere Resultat zu gewinnen. Hierbei beschränke ich mich auf Brotgetreide und Mehl.

1. Lokalverkehr.

Herr Roßmann schildert an erster Stelle die Tarife für den Lokalverkehr, d. h. für den inneren Verkehr im rechtsrheinischen Bayern.

Hier ist nun vor allem eine Neuerung nachzutragen, welche Herr Roßmann noch nicht berücksichtigt hat.

Infolge einer Anregung des Abgeordneten Dr. Heim wurde unterm 1. April 1898 ein Ausnahmetarif für Saatgetreide, Sämereien, Saatpflanzen u. s. w. mit Wirkung vom 1. Juli desselben Jahres an zur Einführung gebracht. Es handelt sich um einen sogenannten Reklamationstarif. Die Ermäßigung findet nämlich nur statt im Wege der Rückvergütung gegen Vorlage des Frachtbriefs, sowie der vorgeschriebenen Bescheinigung über die Erfüllung der Voraussetzungen für die Ermäßigung. Bedingung für die Anwendung des Tarifs, der die Beförderung von Saatgetreide u. s. w. in ganzen Wagenladungen nach Specialtarif III, in halben Wagenladungen nach Specialtarif II zuläßt und für Stückgutsendungen einen Frachterlaß von 50 % gewährt, ist, daß der landwirtschaftliche Bezirksausschuß oder ein dem Landesverbande landwirtschaftlicher Darlehnskassenvereine angeschlossener Verein bescheinigt, daß die verfrachteten Gegenstände als Saatgetreide u. s. w. im landwirtschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden haben oder von einem der genannten Ausschüsse bezw. Vereine unter deren Mitglieder zur Verwendung in deren Betriebe verteilt worden sind[1].

Die Vergünstigung soll also nur dem Landwirt zugute kommen und zwar erst dann, wenn die Verwendung des betreffenden Getreides als Saatgut erfolgt ist oder doch gesichert erscheint. Die Maßnahme ist von seiten der Händler mit Saatgetreide nicht ohne Widerspruch hingenommen worden.

In der Sitzung der Münchner Handels- und Gewerbekammer vom 5. Juli 1898[2] hob der Referent über diesen Gegenstand hervor, daß der in Rede stehende Ausnahmetarif den einheimischen Handel mit Saatgetreide zu Gunsten des auswärtigen schädigen müsse. Saatgetreide werde meist von außerhalb Bayerns bezogen. Der z. B. in Landshut wohnende Händler müsse das Saatgetreide zum normalen Frachtsatz dorthin schaffen; der Bauer, der von ihm kauft, werde der Vergünstigung nur für die Strecke von Landshut bis zu seiner Station teilhaftig; er werde es daher vorziehen, nicht von dem Händler in Landshut, sondern von außerbayerischen Händlern zu beziehen, weil er dadurch in Stand gesetzt sei, für die ganze bayerische Strecke den ermäßigten Satz auszunützen.

Dies ist sehr einleuchtend; aber dennoch scheint die Bedeutung des Tarifs nur eine untergeordnete geblieben zu sein. Es sind nämlich auf Grund desselben von der Einführung bis Ende 1899 nur ungefähr 6000 Mk. rückvergütet worden[3]. Vielleicht erklärt sich dies Resultat mit daraus, daß

---

[1] Tarifanzeiger der Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen. 1898 Nr. 22 S. 198.

[2] Vgl. Bayerische Handelszeitung vom 10. Juli 1898.

[3] Persönliche Information von seiten der kgl. bayer. Generaldirektion.

es nicht allzu einfach sein mag, im einzelnen Falle die erforderlichen Bescheinigungen zu beschaffen.

Eine andere Klage der bayerischen Getreidehändler bezieht sich zwar nicht auf die bestehenden Getreidetarife als solche, wohl aber auf die Art der Handhabung derselben.

Nach dem Militärtarif vom 1. April 1899 beträgt der Frachtsatz für eine Wagenladung von 6000 kg 20 Pf. pro km, für eine solche von mehr als 6000 kg 30 Pf. pro km, wozu noch eine Abfertigungsgebühr von 6 Mk. kommt. Voraussetzung für die Anwendung des Militärtarifs ist, daß der Militärfiskus als Verfrachter und Empfänger auftritt.

Im Zusammenhang mit diesem Militärtarif hat sich nun folgendes Verhältnis herausgebildet.

Wenn die Militärverwaltung bei den genossenschaftlichen Lagerhäusern einkauft, so zahlt sie den Preis, der am Garnisonsort gilt; sie übernimmt aber den eingekauften Hafer u. s. w. schon in dem betreffenden Lagerhaus und läßt ihn nach dem billigen Militärtarif befördern, welcher dann von dem Preis am Garnisonsort in Abzug kommt. Die Differenz zwischen dem normalen Frachtbetrag und der Fracht nach Militärtarif kommt daher den Lagerhausgenossenschaften zu gut.

In der Sitzung der Münchener Handelskammer vom 15. Juli 1899 standen diese Getreidelieferungen an die Proviantämter zur Diskussion. Der Referent kam zu dem Schlusse, daß durch diese Beförderung zum Militärtarif den Händlern unbillige Konkurrenz gemacht werde und schlug vor, bei der zuständigen Stelle zu beantragen, „es wolle auf alle direkt an die kgl. Proviantämter adressierten Getreidesendungen ohne Ausnahme der Militärtarif Anwendung finden".

Es ist nun nicht recht einzusehen, inwiefern die Lagerhäuser den Händlern infolge der geschilderten Vorgänge überlegen sein sollen. Denn da ja nicht der Marktpreis am Ort des Lagerhauses plus Militärfracht den maßgebenden Preis bildet, sondern der Marktpreis des Garnisonsortes, so muß die Militärverwaltung den Lagerhäusern ebenso viel bezahlen, als sie dem Händler bezahlen müßte. Der Unterschied ist nur der, daß die Genossenschaft einen höheren Nutzen erzielt, weil für sie nur die Militärfracht vom Marktpreis des Garnisonsortes in Abzug kommt, während der Händler die gemeine Fracht entrichten muß. Aber die Differenz belastet nicht den Gesamtpreis, sondern die Eisenbahn.

Die Konkurrenz, die den Händlern aus den Lagerhäusern zweifellos erwächst, hat ihre Ursache daher gar nicht in der Beförderung der Lieferungen an die Proviantämter, sondern in dem Grundsatz, daß die Militärverwaltung

in erster Linie direkt vom landwirtschaftlichen Produzenten beziehen soll. Daß sie hiebei noch auf Kosten der Eisenbahnverwaltung den besonderen Favor walten läßt, daß sie die Lieferung schon am Lagerhaus übernimmt, würde an sich auch beim Einkaufe bei Händlern denkbar sein.

Das kgl. Staatsministerium des Äußern stellte sich in der auf die Eingabe der Münchener Handelskammer erlassenen Entschließung auf den formellen Standpunkt, daß der Militärtarif in allen, aber auch nur in den Fällen anzuwenden sei, in welchen die Militärverwaltung ihre Vorräte von einem Ort zum andern versende.

Es dürfte hier endlich noch von Interesse sein, einmal eine Betrachtung anzustellen über das Verhältnis der Zahlen des Lokalverkehrs zu jenen des Wechselverkehrs.

Die untenstehende Tabelle versucht dieses Verhältnis zu veranschaulichen [1]. Aus derselben ergiebt sich Folgendes:

Tabelle über das Verhältnis des Wechselverkehrs zum inneren Verkehr Bayerns für Weizen, Roggen, Getreide aller Art und Mühlenprodukte.

		1893	1894	1895	1896	1897	1898
Weizen	Gesamteinfuhr . .	28 995	37 862	87 137	87 944	96 340	89 047
	Gesamtausfuhr . .	34 567	17 041	18 404	11 448	16 357	12 685
	Wechselverkehr Sa.	63 562	54 903	105 541	99 392	112 697	101 732
	Innerer Verkehr .	141 866	131 230	135 548	136 659	124 216	116 842
Roggen	Gesamteinfuhr . .	2 544	2 605	11 884	28 853	27 678	30 177
	Gesamtausfuhr . .	5 692	13 082	7 717	1 734	1 325	1 722
	Wechselverkehr Sa.	8 236	15 687	19 601	30 587	29 003	31 899
	Innerer Verkehr .	33 650	31 642	35 353	38 692	32 090	39 237
Getreide aller Art	Gesameinfuhr. . .	280 715	242 105	307 825	443 548	465 503	391 786
	Gesamtausfuhr . .	168 121	133 823	122 672	102 841	91 132	104 373
	Wechselverkehr Sa.	448 836	375 928	430 497	546 389	556 635	496 159
	Innerer Verkehr .	492 785	429 444	475 355	464 182	451 177	517 677
Mehl	Gesamteinfuhr . .	77 165	71 619	79 864	98 251	109 516	126 530
	Gesamtausfuhr . .	40 971	24 403	22 838	15 109	19 396	15 976
	Wechselverkehr Sa.	118 136	96 022	102 702	113 360	128 912	142 506
	Innerer Verkehr .	122 173	112 582	136 365	145 222	149 425	151 952

[1] Die Ein- und Ausfuhrziffern (deren Summe die Ziffer des Wechselverkehrs zwischen dem rechtsrheinischen Bayern einerseits und den übrigen deutschen Verkehrs-

Während noch im Jahre 1893 der Lokalverkehr den Wechselverkehr, insbesondere in Weizen und Roggen, am wenigsten in Mühlenfabrikaten, überwog, gleichen sich im Laufe der Jahre 1893—1898 die Ziffern des Wechselverkehrs denjenigen des Lokalverkehrs mehr und mehr an.

Erfreulich ist es vom Standpunkt der Eisenbahnfinanzen, daß sich hiebei nicht allein ein Steigen des Wechselverkehrs, sondern auch ein Anwachsen des Lokalverkehrs, namentlich in Mehl, bemerkbar macht. Dagegen giebt im Interesse der bayerischen Landwirtschaft und Müllerei die Thatsache zu Bedenken Anlaß, daß die Steigerung der Ziffern des Wechselverkehrs ausschließlich durch die teilweise erstaunliche Zunahme der Einfuhr bewirkt wird, während die Ausfuhr von Weizen, Roggen, von Getreide überhaupt und von Mehl in Abnahme begriffen ist. Die aus den mitgeteilten Zahlen ersichtliche Entwicklung läßt den Zeitpunkt nicht mehr fern erscheinen, in welchem die Einfuhr von Brotfrucht der im inneren Verkehr bewegten Menge gleichkommen, ja dieselbe übersteigen wird.

Damit soll selbstverständlich nicht gesagt werden, daß eine Beschränkung der Einfuhr durch diese oder jene Mittel der Eisenbahnpolitik anzustreben sei. Dagegen möchte neben den zahlreichen Bestrebungen zur Verbesserung der Qualität des Getreides wie zur Ausgestaltung der Absatzgelegenheit durch Lagerhäuser vielleicht auch die Vergrößerung der Beweglichkeit der Brotfrucht im inneren Verkehr ins Auge zu fassen sein.

2. Wechselverkehr.

a. Zwischen Bayern rechts des Rheins und außerdeutschen Ländern.

Im Wechselverkehr zwischen dem rechtsrheinischen Bayern und den dasselbe umgebenden deutschen und außerdeutschen Ländern trägt nur die Schweiz den ausgesprochenen Charakter eines von Bayern empfangenden Gebietes. Für den Ausfuhrverkehr von Bayern über Lindau nach der Schweiz bestanden die ermäßigten Ausfuhrtarife für Getreide und Mehl vom 10. bezw. 20. Mai 1895. An deren Stelle trat am 1. Juli 1899 für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Ölsaaten und Malz von Stationen der bayerischen Staatsbahnen, sowie der Lokalbahnaktiengesellschaft in München nach Lindau und den Stationen der schweizerischen Nord-

bezirken bezw. dem Ausland andererseits ergiebt) sind aus der Güterbewegungsstatistik zusammengestellt, während die Lokalverkehrsziffern einer handschriftlichen Aufstellung entnommen wurden, welche dem Verfasser von der kgl. bayerischen Generaldirektion in gütiger Weise überlassen wurde.

ostbahn einschließlich der Bötzbergbahn und der Siehlthalbahn ein neuer Tarif, welcher gegenüber den bisherigen Tarifen teilweise nicht unerhebliche Frachtermäßigungen enthält. Für Mühlenfabrikate gelten diese Frachtsätze nur für die bayerische Strecke bis Lindau[1].

Ab 1. August 1899 fanden diese Tarife Ausdehnung auf Sendungen nach den Stationen der Centralbahn, der Emmenthalbahn, Seethalbahn, Neuenburger-Jurabahn und der Jura-Simplonbahn[2].

Die Versendung aus Lindau zu Schiff, von der wir jedoch nicht wissen, wieviel nach der Schweiz und wieviel nach Bregenz und deutschen Bodenseeplätzen ging, betrug nach der deutschen Binnenschiffahrtsstatistik:

	1894	1895	1896	1897
Weizen	11 075	12 917	1 842	2 919
Roggen	645	800	1 241	999
Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	32 089	31 310	18 286	20 675
Mehl	4 006	3 096	2 105	3 428

Auch das Vorarlberg bildet für Bayern ein Ausfuhrgebiet. Von Füssen und dem übrigen Allgäu aus bewegt sich per Achse ein nicht unerheblicher Export nach den benachbarten Grenzgebieten. Da es sich aber hier nicht um Eisenbahnverbindungen handelt, auch vorwiegend lokale Interessen in Frage stehen, so ist hierauf an dieser Stelle nicht näher einzugehen.

Im übrigen ist der Getreide- und Mehlverkehr mit Österreich und seinen fruchtbaren Hinterländern natürlich ganz überwiegend ein Einfuhrverkehr. Österreich-Ungarn und die Donaufürstentümer befördern Getreide und Mehl zu Staffeltarifen mit fallender Skala bis an die bayerische Grenze; von da tritt dann der normale Specialtarif I ein.

Die bayerische Staatsbahn thut ihrerseits, was sie kann, um Gleiches mit Gleichem zu vergelten: es fehlt nicht an verbilligten Ausfuhrtarifen für Getreide und Mehl nach Österreich über Kufstein, Salzburg, Passau und Simbach. Bei der natürlichen Überlegenheit der fraglichen Gebiete als Getreideproduktionsländer ist aber der praktische Wert dieser Ausfuhrtarife unbedeutend.

Die Einfuhr von Osten her könnte für die Versorgung des bayerischen Brotfruchtmarktes gar nicht entbehrt werden, und zwar schon der Quantität wegen nicht. Die Wichtigkeit der fraglichen Einfuhr ergiebt sich aus nachstehender Zusammenstellung.

[1] Tarifanzeiger der bayer. Generaldirektion 1899 Nr. 28 S. 355.
[2] a. a. O. S. 350.

An Weizen wurde nach Bayern eingeführt in Tonnen à 1000 kg:

		1894	1895	1896	1897	1898
aus Österreich-Ungarn und seinen Hinterländern	mit Bahn .	16 063	53 823	58 669	25 551	15 981
	zu Schiff[1] .	36 719	57 574	102 225	30 360	13 079
	Sa.	52 782	111 397	160 894	85 911	29 060
insgesamt.		74 651	144 952	190 214	126 820	102 194

Ferner an Roggen:

		1894	1895	1896	1897	1898
aus Österreich-Ungarn und seinen Hinterländern	mit Bahn .	839	2 558	10 770	4 467	3 655
	zu Schiff[1] .	1 778	3 241	25 652	10 242	10 253
	Sa.	2 617	5 799	36 422	14 709	13 908
insgesamt.		18 318	25 412	67 018	43 723	45 808

Endlich an Mehl:

		1894	1895	1896	1897	1898
aus Österreich-Ungarn und seinen Hinterländern	mit Bahn .	5 416	6 372	8 795	7 191	4 391
	zu Schiff[1] .	10 155	—	15 576	9 630	3 770
	Sa.	15 571	6 372	24 371	16 821	8 160
insgesamt.		112 023	109 206	138 046	146 167	151 928

Indessen erschöpft sich die Bedeutung des ungarischen und des Balkangetreides nicht in der zur Einfuhr gelangenden Menge, es kommt vielmehr wesentlich die Beschaffenheit desselben in Betracht. Für die bayerische Müllerei bildet dies Einfuhrgetreide in weniger günstigen Erntejahren das Material

[1] Die Zahlen sind der Reichsstatistik des Binnenschiffahrtsverkehrs entnommen und beziehen sich auf Passau Zollgrenze. Zu beachten ist, daß nicht alles, was an der Zollgrenze durchgeht, in Bayern bleibt. Ein Teil wird in Passau, Deggendorf oder Regensburg auf die Bahn übernommen und zu einem ermäßigten Tarif, der nur für Provenienzen aus Österreich-Ungarn oder seinen Hinterländern gilt, dem Donau-, Rhein- und Mainumschlagtarif nach den Rhein- und Mainhafenplätzen, Frankfurt a. M., Mainz, Kastel, Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen befördert, um zu Schiff nach Belgien, Holland und darüber hinaus verfrachtet zu werden. Die Quantitäten, welche auf diese Weise befördert werden, lassen sich leider nicht feststellen.

zur Aufbesserung der heimischen Brotfrucht. Aus diesem Grunde kommen die Exporttarife jener Staaten auch den bayerischen Mehlproduzenten zu gute. Andererseits bildet das aus derselben Richtung kommende Mehl keine so gefährliche Konkurrenz, wie dies bei der norddeutschen und rheinischen Ware der Fall ist. Denn auch das in den ungarischen Großmühlen hergestellte Mehl ist, soweit es zu uns kommt, der ausgezeichneten, kleberreichen Frucht entsprechend ein Qualitätsmehl, das aber auch entsprechend teuerer zu stehen kommt. Solches Mehl herzustellen ist der bayerische Müller, der wegen der hohen Kosten nicht lauter ungarisches Getreide verarbeiten kann, ohnehin nicht imstande; er produziert diese feinen Qualitäten nicht, und daher empfindet er auch weniger deren Konkurrenz. Die Hintermehle aber ertragen so weite Transporte nicht; sie bleiben in jenen Ländern zurück und erscheinen überhaupt nicht auf dem bayerischen Markte.

Neben der österreichisch-ungarischen Einfuhr kann also der bayerische Müller wohl bestehen.

Was den Wechselverkehr zwischen Bayern einerseits und den übrigen nichtdeutschen Ländern Europas andererseits anlangt, so besteht ein speciell bayerischer Ausnahmetarif nur für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten nach Belgien, sowie nach der Stadt Paris. Eine merkliche wirtschaftliche Bedeutung für die bayerische Landwirtschaft und Mühlenindustrie haben diese Tarife freilich nicht.

Im Verkehr mit Belgien fand in den Jahren 1894—1898 lediglich ein Versand von 10 t Weizen im Jahre 1895 und 1 t Mehl im Jahre 1896 statt, während Bayern in derselben Zeit per Bahn nur 10 t Mehl im Jahre 1896 und 13 t im Jahre 1897 aus Belgien empfing.

Der Versand nach Paris ist in der Güterbewegungsstatistik nicht ausgeschieden; die Ziffern für Frankreich werden unten mitgeteilt.

Im Wechselverkehr nach Frankreich — außer Paris — Italien und Rußland hat Bayern keine speciellen Tarife; es gelten hier vielmehr die allgemeinen deutsch-französischen u. s. w. Tarife.

Allein auch diese Länder haben mit Ausnahme Italiens für Bayern als Getreideproduktionsländer wie als Abnehmer nur eine ganz untergeordnete Bedeutung.

Im Verkehr zwischen Bayern r. d. Rh. einerseits und Rußland und Polen andererseits ist zu verzeichnen:

Im Jahre 1894 —
„ „ 1895 Empfang: 100 t Roggen
„ „ 1896 Empfang: 166 t Weizen, Versand 6 t Weizen

Im Jahre 1897 Empfang: 42 t Weizen
„ „ 1898 Empfang: 1730 t Weizen, 27 t Roggen.
Mit Frankreich findet nur ein schwacher Handel mit Mehl statt.

Der Mehlversand von Bayern r. d. R. nach Frankreich betrug in Tonnen:

1894	1895	1896	1897	1898
891	2	—	—	425

Der Empfang betrug:

1894	1895	1896	1897	1898
56	65	50	26	—

Lebhafter und garnicht unerheblich ist die Einfuhr von Brotfrüchten und Mehl aus Italien. Die betreffenden Verkehrsziffern sind:

Empfang Bayerns an Weizen in Tonnen:

1894	1895	1896	1897	1898
131	5117	1752	3263	683

Versand: 10 t im Jahre 1898.

Empfang an Roggen:

1894	1895	1896	1897	1898
164	2262	2994	972	1266

Versand: keiner.

Mehl:

	1894	1895	1896	1897	1898
Versand:	11	20	836	1	10
Empfang:	327	86	49	571	86

Aus den angeführten Thatsachen ergiebt sich, daß, abgesehen von Österreich-Ungarn und seinen Hinterländern, ein für die Lage der bayerischen Müllerei und Landwirtschaft bestimmender Wettbewerb von außerdeutschen europäischen Ländern per Bahn nicht stattfindet.

b. Zwischen Bayern r. d. Rh. und den übrigen deutschen Verkehrsbezirken.

Maßgebend für die Lage der bayerischen Produktion an Brotfrucht und Mehl ist zunächst die Konkurrenz des übrigen Deutschland. Freilich ist die überseeische Konkurrenz zum Teil die eigentliche Ursache, welche die Verschärfung des inneren Existenzkampfes auch für Bayern bewirkte; aber diese Einflüsse sind so latenter Natur, daß sie sich nur sehr schwer bemessen oder gar statistisch erfassen lassen.

Auf dem Gebiete der inneren deutschen Verkehrspolitik hat sich daher auch der Interessenkampf am heftigsten entwickelt. Hier ist insbesondere das

Streben nach Schutz gegen den deutschen Bruder in der Form entsprechender Tarifgestaltung in wechselnder Gestalt stets aufs neue aufgetreten.

Der Staffeltarif, der in den Jahren 1891—1894 alle Gemüter bewegte, ist aufgehoben; auch sonst bestehen in Bayern, soweit die bayerischen Strecken in der Tarifeinrechnung in Betracht kommen, keinerlei Ausnahmetarife mehr, weder für die Einfuhr noch für die Ausfuhr von Getreide und Mehl aus bezw. nach andern deutschen Verkehrsbezirken; aber die Einfuhr nach Bayern hat doch fortwährend zugenommen, wie sich schon aus der oben mitgeteilten Tabelle ergiebt, und die Klagen sind nicht weniger geworden.

Eine Anomalie enthält der Tarif des Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Verbandes, indem hier in Anwendung des Princips des kürzesten Schienenweges eine erheblich geringere Anzahl von Tarifkilometern berechnet wird, als die Strecke wirklich Fahrkilometer zählt. Daher ist der Einheitssatz für den thatsächlich durchfahrenen Kilometer niedriger als der Satz des Specialtarifs I. Außerdem wird die Ermäßigung der einschlägigen böhmischen Ausnahmetarife angerechnet. Allein nicht diese Tarifgestaltung trägt die Schuld an der wirtschaftlichen Näherrückung der fraglichen Gegenden, sondern das Bestehen eines näheren Verkehrswegs durch Böhmen, auf welchen der Verkehr einfach übergehen würde, wenn das Princip des nächsten Schienenwegs nicht auch hier Anwendung fände. Es geht daher nicht an, die betreffende Einfuhr als eine Folge dieses anomalen Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Tarifs hinzustellen.

Dagegen besteht ein wirklicher Ausnahmetarif für Mehl zwischen Nordostdeutschland, Schlesien und Sachsen einerseits und Bayern andererseits[1]. Auf der bayerischen Strecke wird allerdings der normale Satz des Specialtarifs I berechnet; aber da die andern beteiligten Bahnen auch die auf Bayern treffende Ermäßigung übernommen haben, so ist der wirtschaftliche Erfolg für die bayerischen Müller derselbe wie früher, als auch die bayerischen Strecken noch an der durch die Konkurrenz der böhmischen Bahnen bedingten Ermäßigung teilnahmen.

Wenn aber die norddeutschen Interessenten einwenden, daß dieser Ausnahmetarif ja nicht bloß für die Richtung nach Süden, sondern auch umgekehrt Geltung habe, so muß demgegenüber auf die ganz andern Existenzbedingungen der Mühlenindustrie in jenen Ländern hingewiesen werden. Dort steht nicht allein eine technisch weit vollkommener und zielbewußter betriebene landwirtschaftliche Produktion, sondern auch die Anfuhr russischen Getreides zu Gebot, Vorteile, welche der bayerische Müller entbehrt.

[1] Über die Geschichte dieses Tarifs s. Roßmann a. a. O. S. 24 f.

Trotzdem der billige Tarif für Mehl sowohl auf die Einfuhr nach Bayern, als auch auf die Ausfuhr von dort Anwendung findet, betrug in Tonnen der Versand Bayerns seit Aufhebung des Staffeltarifs nach:

	Breslau	Schlesien ohne Breslau	Posen	Sachsen
1895	—	13	—	3831
1896	10	—	—	898
1897	—	—	—	2038
1898	25	—	—	1814

Dagegen betrug die Mehleinfuhr nach Bayern aus:

	Breslau	Schlesien ohne Breslau	Posen	Sachsen
1895	4067	1876	20	31 824
1896	6557	1125	50	37 078
1897	7544	480	119	39 620
1898	5909	110	20	44 701

Ebenso wenig praktische Bedeutung für Bayerns Getreide- und Mehlausfuhr hat der Seehafenausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Kaffeeersatzmittel. Die sehr bedeutende Ermäßigung nützt doch dem bayerischen Export nicht nennenswert, weil die an den schiffbaren Gewässern der norddeutschen Tiefebene gelegenen großen Exportmühlen für den Bezug des Rohmaterials und den Versand des Fabrikats unerreichbar günstige Bedingungen haben.

Der Mehlversand Bayerns nach den Elbe-, Weser- und Emshäfen betrug in Tonnen:

1894	1895	1896	1897	1898
—	—	—	8	—

Damit sind die im Wechselverkehr für Bayern geltenden Ausnahmetarife erschöpft.

3. Transitverkehr.

Die Wirkung der mannigfaltigen Tarife für den Transitverkehr, der Bayern von Nord nach Süd und von Ost nach Westen kreuzt, zu verfolgen, würde über den Rahmen dieses Aufsatzes weit hinausreichen. Der Transitverkehr, welcher den Markt in Bayern selbst nicht berührt, hat für die bayerische Produktion nur insofern Bedeutung, als er die Konkurrenz

vergrößert, welche Bayern bei der Ausfuhr seiner Produkte, namentlich in der Schweiz vorfindet. Allein es ist schon vielfach darauf hingewiesen worden, daß dieselbe Konkurrenz auch ohne die ermäßigten Transittarife nur auf andern Wegen sich auf dem Markt einfinden würde, so daß an dieser Stelle eine weitere Erörterung über diesen Punkt unterbleiben kann.

4. Gleiche oder verschiedene Tarifierung von Mehl und Getreide?

Dagegen darf eine andere brennende Frage, bezüglich der Tarifierung von Getreide und Mehl, nicht außer Acht gelassen werden, wenngleich sie in der Roßmannschen Arbeit, die hier ergänzt werden soll, nur gestreift wird. Es ist dies die Frage, ob es richtig ist, Getreide und Mehl zu demselben Frachtsatz zu befördern, wie dies gegenwärtig nach Specialtarif I geschieht[1].

Da annähernd aus 100 kg Getreide 70 kg Mehl gewonnen werden, so muß der Müller A. in X., der vom Orte Y) sein Getreide bezieht, natürlich eine größere Menge transportieren, also auch mehr Fracht zahlen, um eine bestimmte Quantität Mehl in X. verkaufen zu können, als der Müller B. in Y., der sein Material in Y. beschaffen kann und nur das gewonnene Mehl nach X. zu versenden braucht.

Diese natürliche Verschiedenheit soll nach der Ansicht der Interessenten dadurch ausgeglichen werden, daß Mehl zu einem teureren Frachtsatz zu befördern sei als Getreide.

Eine große Verschiedenheit der Ansichten besteht darüber, in welcher Art diese Frachtdifferenz hergestellt werden soll. Die einen wollen Getreide in eine niedrigere, die andern Mehl in eine höhere Frachtklasse versetzt sehen.

Der bayerische Eisenbahnrat hat sich im Princip für die verschiedene Tarifierung von Getreide und Mehl, jedoch gegen die Erhöhung der Mehlfracht ausgesprochen.

Die Handels- und Gewerbekammer von Oberbayern hat sich unterm 4. Juli 1899 dahin schlüssig gemacht, daß die verschiedene Tarifierung von Getreide und Mehl nicht befürwortet werden könne, weil eine Herabsetzung der Getreidefracht in Rücksicht auf die Landwirtschaft unthunlich sei, eine Erhöhung der Mehlfracht aber gegen die Interessen der Konsumenten verstoße. Die Versetzung von Mehl in die allgemeine Wagenladungsklasse sei

[1] Verfasser hat sich mit dieser Frage bereits ausführlich in seiner Arbeit: „Das Mühlengewerbe im rechtsrheinischen Bayern“ (Münchner volkswirtschaftliche Studien, 30. Stück, Stuttgart 1899) beschäftigt und soll hier nur noch in Kürze das Wesen und die jüngste Entwicklungsphase dieses Interessenstreites erörtert werden.

nicht genügend, um eine Änderung des bestehenden Zustandes herbeizuführen, eine weitere Erhöhung der Mehlfracht aber gehe wegen der dadurch bedingten Verteuerung des Brotes nicht an.

In der 64. gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahntarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in Königswinter im September 1899 brachte nun die bayerische Generaldirektion den Antrag auf Versetzung von Mehl aus dem Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse, von Futtermehl in Specialtarif II ein. Dieser Antrag wurde jedoch nach dem Gutachten sämtlicher Referenten abgewiesen. Nur Bayern und Württemberg stimmten dafür[1].

Damit ist neuerdings die Entscheidung einer Frage vertagt, deren Wichtigkeit insbesondere dann hervortritt, wenn die Donauländer eine Mißernte haben und das Deficit an Brotfrucht nicht mit Hilfe der billigen österreichischen Staffeltarife gedeckt werden kann. Dann ist der bayerische Müller auf die Anfuhr von amerikanischem Weizen auf dem Rhein angewiesen. Allein dort am Rhein bestehen große Mühlen, von welchen die Ludwigshafener Walzmühle namentlich von den Steuerdebatten des bayerischen Landtags im vorigen Jahre her am allgemeinsten bekannt ist. Diese Rheinmühlen haben nun von der gleichen Tarifierung den wesentlichen Vorteil, daß sie das Mehl verfrachten, während der bayerische Müller das Getreide von dort beziehen muß, also erheblich mehr mit Frachtunkosten belastet wird.

Diese Erwägung leitet zu der als Anhang folgenden Erörterung über.

5. Anhang. Erörterung über die Konkurrenz Norddeutschlands und von Mannheim-Ludwigshafen in ihrer Wirkung auf die bayerische Müllerei.

So schwer das bayerische Mühlengewerbe gegen die rheinische Konkurrenz anzukämpfen hat, so ist ihm die von Norden kommende doch noch immer bei weitem gefährlicher[2]. Ein Blick auf die umstehende Tabelle

[1] Bericht über die Sitzung in der bayerischen Handelszeitung 1899 Nr. 38.

[2] Neuerdings versucht man allerdings, dieses Odium durch den Hinweis auf Mannheim-Ludwigshafen von Norddeutschland abzuwälzen; vgl.: Dr. Karl Wiedenfeld in der Kritik meiner Arbeit: „Das Mühlengewerbe im rechtsrheinischen Bayern“ in Schmollers Jahrbuch 1899 S. 1186 u. 1900 S. 393: „Nicht der Existenzkampf gegen die norddeutsche Konkurrenz, nein der Kampf gegen die in nächster Nähe aufgebauten Großmühlen Mannheims und Ludwigshafens bestimmt ausschlaggebend die Lage der bayerischen, wie überhaupt der süddeutschen Müllerei ꝛc.“

Mehleinfuhr in Bayern:

	1895	1896	1897	1898
Gesamteinfuhr aus Deutschland	73 320	88 729	101 472	121 846
1. Königreich Sachsen	19 578	22 602	27 234	34 417
2. Regbzk. Merseburg, Erfurt, Thüringen	9 713	9 204	11 325	12 927
3. Regbzk. Magdeburg	4 852	7 262	7 585	10 791
4. Provinz Brandenburg ohne Berlin . .	642	954	1 175	1 742
5. Berlin	3 378	3 972	3 049	2 802
6. Hannover, Braunschweig, Altenburg .	2 884	3 022	2 466	3 521
7. Provinz Schlesien ohne Breslau . . .	1 876	1 125	480	110
8. Breslau	4 067	6 557	7 544	5 909
9. Nordische Konkurrenz (Sa. 1—8) . . .	46 990	54 698	60 858	72 219
10. Mannheim und Ludwigshafen	1 581	4 443	5 459	7 996
11. Rheinpfalz ohne Ludwigshafen	1 352	1 383	1 011	2 252
12. Baden ohne Mannheim	3 083	4 973	6 327	7 312
13. Württemberg	8 488	9 329	11 196	12 447
14. Preuß. Provinz Hessen u. Oberhessen .	3 811	3 956	4 824	6 156
15. Großherzogtum Hessen	3 083	4 973	6 327	7 312
16. Südwestdeutsche Konkurrenz (Sa. 11—15)	18 398	28 157	35 154	43 475

liefert den Beweis hiefür. Das rasche Anwachsen der Einfuhr aus Mannheim-Ludwigshafen ist ja ohne Zweifel auch für Norddeutschland eine nicht unempfindliche Konkurrenz bei seinem Absatz nach Bayern; aber dennoch übersteigt der Empfang aus den auf der Tabelle unter Ziffer 1—8 aufgeführten Verkehrsbezirken denjenigen aus dem Verkehrsbezirk Mannheim-Ludwigshafen noch im Jahre 1898 um mehr als das Achtfache.

Um aber von dem Vergleich der erwähnten Ziffern die richtige Vorstellung des thatsächlichen Verhältnisses ableiten zu können, dürfen zwei Momente nicht übersehen werden.

Die Großmühlen in Mannheim-Ludwigshafen setzen ihre Produkte natürlich nicht bloß in Bayern ab, sondern beeinträchtigen noch mehr den Absatz der Mühlen im übrigen Südwestdeutschland. Dadurch sehen diese sich veranlaßt, selbst neue Verkaufsgebiete aufzusuchen und werfen nun ihre Fabrikate in verstärktem Maße auch nach Bayern. Aus diesem Grunde sind auf der Tabelle unter Ziffer 11—15 auch die Ziffern des Empfangs aus den süddeutschen, Bayern benachbarten Verkehrsgebieten aufgeführt[1].

[1] Die preußische Provinz Hessen-Nassau sowie Oberhessen wurden beigefügt, um der Behauptung des Herrn Dr. Wiedenfeld a. a. O. zu begegnen, daß die Mühlen in der Rheinprovinz und in Westfalen Mehl zu Schiff nach den Mainumschlagplätzen

Das zweite Moment, welches in Betracht kommt, ist folgendes:

Die Güterbewegungsstatistik unterscheidet nicht zwischen Roggen- und Weizenmehl. Es ist daher nicht nachweisbar, wieviel von jeder Gattung von den einzelnen Richtungen her nach Bayern einströmt. Daß die Mannheim-Ludwigshafener Großmühlen nur Weizenmehl versenden, ist bekannt. Schwieriger ist die Frage hinsichtlich Norddeutschlands. Von dort kommt nämlich vorwiegend Roggenmehl; allein nach persönlicher Information des Verfassers an zuverlässiger Quelle sollen auch erhebliche Quantitäten Weizenmehl aus Norddeutschland eingeführt werden. Die erdrückende Konkurrenz Norddeutschlands in Roggenmehl hat im Laufe der achtziger Jahre die bayerische Roggenmüllerei, soweit sie Handelsmüllerei war, schwer geschädigt, ja teilweise vollständig vernichtet[1].

Es liegt nun die Hauptgefahr der rheinischen Konkurrenz darin, daß dieselbe Weizenmehl zu Preisen auf den Markt bringt, welche von der bayerischen Weizenmüllerei nicht unterboten werden können. Damit droht dieser von Westen her dasselbe Schicksal, welches schon vor einem Jahrzehnt von Norden her die Roggenmühlen betroffen hat[2].

---

schickten, von wo es nach Bayern per Bahn weiter verfrachtet würde. Soweit dies richtig ist, sind diese Einfuhrmengen also in den Begriff südwestdeutsche Konkurrenz einbezogen. Sicher ist, daß beim Bahnverkehr der Versand Bayerns nach der Rheinprovinz und Westfalen den Empfang von dort im Jahre 1894—1895 überwog.

Zum Beleg:

	1894	1895	1896	1897	1898	Durchschnitt
Empfang:	99	143	360	355	436	276
Versand:	760	484	89	349	130	362

Herr Dr. Wiedenfeld stellt in seiner Tabelle ein ganz erstaunliches Anwachsen der sog. rheinischen Konkurrenz fest. Man muß aber bedenken, daß ein fühlbares Eingreifen derselben überhaupt erst seit dem Anfang der neunziger Jahre stattfindet, seit der Mißernte vom Jahre 1891 und dem russischen Ausfuhrverbot. Damals trat Amerika mit seinen Erzeugnissen ein und hielt auch nach dem Wegfalle des Ausnahmezustandes seine Stellung. Man erhält daher eine unrichtige Vorstellung von den Thatsachen, wenn man die Zahlen von der Mitte der achtziger Jahre, wo eine rheinische Konkurrenz überhaupt nicht bestand, mit denen von 1898 vergleicht.

[1] Vgl. die bayerischen Handelskammerberichte der achtziger Jahre.

[2] Um dieses Verhältnis aufzuklären, bedurfte es nicht erst der Kritik des Herrn Dr. Wiedenfeld. Die beiden im Texte erwähnten Momente, die bei der Beurteilung der Konkurrenz des Nordens und des Westens zu berücksichtigen sind, habe ich bereits in meiner citierten Arbeit (S. 40) hervorgehoben: „Die dort — am Rhein — erwachsene Konkurrenz scheint die frühere — norddeutsche — an Gefährlichkeit zu übertreffen, da sie unter gleich günstigen Bedingungen in Bezug auf Technik und Rohmaterialbezug steht, unserem Markte aber noch näher gelegen ist; vor allem aber deshalb, weil diese Konkurrenz die bayerische Weizenmüllerei traf, die sich früher noch

Es ergiebt sich also das Resultat, daß gegenwärtig die nächste Gefahr für die bayerische Mühlenindustrie in den großen Rheinmühlen, und zwar teils unmittelbar in deren billiger Ware, teils in dem Rückstau der Mühlenprodukte des südwestlichen Deutschlands, wie er infolge der Konkurrenz der Rheinmühlen stattfindet, zu suchen ist. Hingegen lassen die Zahlen der Güterbewegungsstatistik erkennen, daß diese Konkurrenz allein die schwierige Lage der bayerischen Müllerei keineswegs verschuldet. Vielmehr wird die Existenz der bayerischen Müller vor allem dadurch gefährdet, daß sie — bei kleinem Betrieb und hohen Materialpreisen — angesichts des erdrückenden norddeutschen Wettbewerbs fast ausschließlich auf die Vermahlung von Weizen angewiesen sind, worin im übrigen der Norden ebenfalls, wenn auch in untergeordnetem Grade, Konkurrenz macht.

---

lebenskräftig erhalten hatte." Sollte Herr Dr. Wiedenfeld diese an markanter Stelle, als Zusammenfassung eines Abschnittes stehenden Sätze nicht gelesen haben? Jedenfalls ist es logisch nicht begreiflich, wie Herr Dr. Wiedenfeld die Bedeutung der norddeutschen Konkurrenz dadurch abzuschwächen glaubt, daß er darauf hinweist, dieselbe betreffe nur die Roggenmühlen, solche gebe es aber in Bayern nicht. Das ist ja eben die Sache. Soweit die bayerische Handelsmüllerei in Roggen vernichtet ist, wurde sie infolge der norddeutschen Konkurrenz vernichtet. Die Unterdrückung der bayerischen Roggenmüllerei ist keine Frage der Vergangenheit, wie Herr Dr. Wiedenfeld meint, sondern eine solche der Gegenwart; denn, wie er selbst mit Recht behauptet, dauert der Roggenmehlexport von Norddeutschland nach Bayern noch immer an und fährt fort, die bayerische Müllerei an der Herstellung von Roggenmehl zu verhindern. Eben deshalb gefährdet die an sich viel weniger bedeutende rheinische Konkurrenz, welche zur norddeutschen Konkurrenz hinzutritt, die Existenz des bayerischen Müllers so schwer — quod erat demonstrandum.

Die Eisenbahntarife und Wasserfrachten für Getreide und Mehl in der Provinz Posen,

ihre Geschichte und ihre Wirkungen.

Von

Stanislaus Pernaczynski.

Erster Abschnitt.

Allgemeiner Teil.

Die Bevölkerung Posens belief sich am 2. Dezember 1895 auf 1 828 658 Personen, 63,1 pro Quadratkilometer gegen 91,4 im preußischen Staate, 96,7 im Deutschen Reiche; 75 % der Bevölkerung[1] wohnen in Ortschaften mit weniger als 2000 Einwohnern. Die beiden größten Städte, Posen mit 73 239, Bromberg mit 46 447 Einwohnern, sind nicht Großstädte. Die Gesamtfläche beträgt 28 966,3 qkm, wovon fast 70 % landwirtschaftlich nutzbare Fläche ist. Der rein agrarische Charakter tritt hier in einem höheren Maße zu Tage als im Durchschnitt Preußens. Dies erhellt aus folgenden Zahlen[2]:

Es gehörten zur eigentlichen Landwirtschaft (A_1):

	auf 1000 Personen der Gesamtbevölkerung 1895	1882
in der Provinz Posen	581,77	637,49
im Königreich Preußen	347,68	424,61
im Deutschen Reich.	344,12	413,60

Während also im Durchschnitt des Reiches von 1000 Personen 344,12 zur eigentlichen Landwirtschaft gehören, sind es in Posen weit über 500; hier bildet die Landwirtschaft im ausgedehntesten Maße den Hauptnahrungszweig der Bevölkerung. Diese ausgedehnte Landwirtschaft beruht vorzugsweise auf dem Großbetrieb, welcher in der Provinz Posen mehr überwiegt, als nicht nur im Durchschnitt in Deutschland und im preußischen Staate, sondern auch als in den übrigen einzelnen Provinzen des Königreichs Preußen, außer Pommern. Schon durch die Erhebung vom 5. Juni

[1] Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 3. Folge Band VI, hrsg. von Conrad. Agrarstatistische Untersuchungen von Conrad: Der Großgrundbesitz in der Provinz Posen (S. 516—542).

[2] Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge, Bd. 112, S. 418, 419, ferner S. 426—430.

1882[1] gewann man ein Bild von den Agrarverhältnissen Posens. Bedeutsam ist es auch für unsere Arbeit, eine Vergleichung durchführen zu können, wie sich die Zahlen in 13 Jahren geändert haben. Danach weist die Zahl der Betriebe und der Fläche wie überhaupt im Deutschen Reiche einen Zuwachs auf. Nach Conrad ist diese Vermehrung auf das schärfer herangezogene Deputatland, zum Teil aber auf Zerschlagung von Gütern und Neukulturen zurückzuführen. Für die Posener Agrarverhältnisse sind namentlich letztere Punkte maßgebend. Der Parzellenbetrieb hat zugenommen. Der Zuwachs der bäuerlichen Wirte sowohl des Kleinbetriebs als auch des mittleren und größeren Betriebes ist zum Teil auf die künstliche Kolonisation zurückzuführen. Der Großbetrieb nimmt mehr als die Hälfte der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch und macht 1 % der Betriebe aus; während der 13 Jahre hat derselbe an Zahl und Fläche eingebüßt.

Die Provinz Posen nimmt die weite Ebene[2] zwischen dem pommerschen und dem mittelschlesischen Landrücken oder dem Trebnitzer Gebirge ein. Der Boden ist durchweg flach, eine Ebene ohne Berge, nur mit wenigen Hügeln und vielen sumpfigen und waldigen Landschaften bedeckt. Posen hat eben seine Schätze nicht unter der Erde, sondern im Boden selbst. So viel schwere Lehmböden wie die östlichen Provinzen besitzt Posen nicht: der lehmige Sand und sandige Lehmboden, durchzogen mit Mergeladern, also diejenigen Flächen, welche die sicherste Durchschnittsernte gewähren, machen nahezu die Hälfte der ganzen Ackerbaufläche aus. Güter mit gutem und

[1] Die posenschen Landwirtschaftsbetriebe nach Größenklassen am 14. Juni 1895 und am 5. Juni 1882. Von der Zahl der Betriebe fallen auf die Größenklassen von

unter 2 ha		2—5 ha		5—20 ha		20—100 ha		100 u. mehr ha	
1895	1882	1895	1882	1895	1882	1895	1882	1895	1882
125 963	94 350	23 678	20 224	41 125	36 602	12 638	11 885	2 605	2 724
Parzellenbetrieb, Bauernwirtschaften und Großbetriebe in Prozent der Gesamtbetriebe									
61,14	56,91	11,49	12,20	19,96	22,08	6,14	7,17	1,27	1,64
Von 100 ha landwirtschaftlicher Fläche entfallen auf die Größenklasse									
2,82	2,37	3,67	3,29	20,83	19,09	20,49	19,88	52,19	55,37

[2] Der Boden und die landwirtschaftlichen Verhältnisse des preußischen Staates nach dem Gebietsumfang von 1866 dargestellt von August Meitzen. Darin speciell die örtliche Beschaffenheit des Kulturbodens. Provinz Posen S. 239—243. — Das Verhältnis der Provinz Posen zum preußischen Staatsgebiete von H. von H. auf T. Berlin 1870.

fruchtbarem Boden finden sich hauptsächlich in der Mitte und im östlichen Teile der Provinz Posen. Sandige und weniger fruchtbare Strecken sind an der schlesischen und brandenburgischen Grenze vorhanden. Einen eigentümlichen Terrainabschnitt bildet der Kreis Inowrazlaw mit seiner näheren Umgebung nördlich des Goplosees wegen des hier verbreiteten kujavischen Bodens. Dieser Boden nimmt in Inowrazlaw etwa den größten Teil der Kreisfläche ein und kommt in der Provinz Posen noch in wenigen zerstreuten Lagen im Bromberger Kreise vor. Er liefert den ausgezeichneten kujavischen Weizen und ist sicher für alle Getreidearten und Handelsgewächse. Im allgemeinen läßt sich sagen, daß die Provinz Posen ein gutes Getreideland ist.

Was nun die Industrie betrifft, so ist diese in Posen noch wenig entwickelt, obgleich es keinem Zweifel unterliegt, daß sie sich von Jahr zu Jahr emporhebt. Nach der Berufsstatistik von 1895 waren in Industrie und Gewerbe ca. 20 %, im Handel und Verkehr 8 % der Bewohner beschäftigt. Unter den Industriezweigen nehmen diejenigen, welche sich mit der Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse beschäftigen, einen hervorragenden Platz ein. Besonders bedeutend sind die Zuckerfabrikation, Spiritusbrennerei, Müllerei. Der Handel beschäftigt sich namentlich mit dem Vertriebe landwirtschaftlicher Produkte, hauptsächlich von Getreide, Holz, ferner von Vieh, Spiritus und landwirtschaftlichen Maschinen u. s. w.

Aus dem oben Gesagten erhellt, daß die Stellung des landwirtschaftlichen Gewerbes für die Volkswirtschaft Posens eine ganz hervorragende ist. Posen gehört eben zu den Teilen des Deutschen Reiches, die in der Lage sind, nicht nur den eigenen Bedarf an Brotgetreide zu decken, sondern auch erhebliche Getreidemengen auszuführen. So tritt nun von selbst die Frage nach der Produktion von Getreide und Mehl in der Provinz Posen an uns heran. In den Tabellen I und II sind aus der deutschen Reichsstatistik sowohl die Bodenflächen, welche Posen zum Anbau von Getreide benutzte, wie auch die darauf geernteten Mengen der verschiedenen Brotfrüchte (auch pro ha) seit dem Jahre 1880 ausgezogen. Daraus geht hervor, daß die Anbauflächen für alle vier Getreidearten während der Zeit von 1880—1883 exkl. sich nicht geändert hatten; von da an aber hört die Regelmäßigkeit auf. Die Anbaufläche für Weizen steigt von 90 491 auf 102 667 ha, hält sich auf dieser Höhe, von geringen Schwankungen abgesehen, bis 1894, wo sie von 106 262 ha auf 95 650 ha sinkt. Dieselbe Erscheinung tritt auch in den Jahren 1895 und 1896 ein. Ein Sinken zeigen auch mit Ausnahme der Jahre 1889—1892 die Anbauflächen für Hafer. Im Gegensatz dazu haben sich die Anbauflächen für Roggen und Gerste vergrößert, und zwar die für Roggen in stärkerem Maße als die für Gerste.

Tabelle I. Anbaufläche in Hektaren der Provinz Posen.

Im Jahre	Es wurden bebaut mit			
	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1880	90 491	515 214	77 824	146 085
1881	90 491	515 214	77 824	146 085
1882	90 491	515 214	77 824	146 085
1883	102 667	518 600	90 933	136 126
1884	101 978	519 726	90 818	136 974
1885	100 901	520 305	90 843	138 049
1886	100 997	520 927	90 711	138 810
1887	98 717	522 215	90 641	140 717
1888	98 780	521 092	89 814	142 553
1889	99 132	523 623	85 356	150 846
1890	98 630	527 701	82 644	152 725
1891	99 418	521 156	81 927	153 659
1892	102 903	522 261	80 819	152 824
1893	106 262	566 369	83 198	141 197
1894	95 650	568 563	86 237	138 105
1895	83 550	576 743	87 896	139 191
1896	79 593	582 599	87 965	135 035

Tabelle II. Ernteertrag in Tonnen in der Provinz Posen.

Im Jahre	Es wurden geerntet überhaupt				pro Hektar			
	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1880	88 245	278 005	64 698	99 309	0,98	0,54	0,83	0,68
1881	78 304	368 384	65 250	99 652	0,87	0,72	0,84	0,68
1882	92 068	410 352	70 172	111 429	0,87	0,72	0,84	0,68
1883	82 999	366 707	71 156	93 670	0,81	0,71	0,78	0,69
1884	90 912	391 626	73 792	99 962	0,89	0,75	0,81	0,73
1885	93 529	400 254	71 162	97 119	0,93	0,77	0,78	0,70
1886	96 008	414 254	77 631	115 868	0,96	0,79	0,86	0,84
1887	103 009	426 853	78 810	116 598	1,04	0,82	0,87	0,83
1888	102 700	441 915	79 556	122 432	1,04	0,85	0,88	0,86
1889	89 546	377 924	56 956	103 399	0,90	0,72	0,67	0,69
1890	95 898	371 269	67 076	117 415	0,97	0,70	0,81	0,77
1891	98 008	371 910	65 877	109 559	0,99	0,71	0,80	0,71
1892	125 652	502 093	64 114	106 796	1,22	0,96	0,79	0,70
1893	129 548	594 667	75 240	85 469	1,22	1,00	0,90	0,61
1894	81 677	522 434	92 957	144 528	0,85	0,92	1,08	1,05
1895	90 746	604 855	88 161	123 367	1,09	1,05	1,00	0,89
1896	98 378	640 779	90 901	129 268	1,24	1,10	1,03	0,93
gegen	%	%	%	%	%	%	%	%
1888	+ 16,3	+ 58,9	+ 22	+ 23	6,12	57,4	6,02	26,47
1896	+ 11	+ 123	+ 40	+ 30	26,5	103,0	24	30,9

Der Ertrag der Ernten ist fast ständig mit geringen Schwankungen gewachsen und ergiebt selbst für das Jahr 1888 gegen das Jahr 1880 für Weizen eine Zunahme von 16,3 % (pro ha + 6,12 %), für Roggen

eine solche von 58,9 % (pro ha + 57,4 %), für Gerste ein Plus von 22 % (pro ha + 6,02 %), für Hafer ein solches von 23 % (pro ha + 26,47 %). Die Ernte des Jahres 1896 hat diejenige des Jahres 1880 für Weizen nur um 11 % (pro ha dagegen + 26,5 %) entsprechend der geringeren Anzahl der Anbauflächen für Roggen um 123 % (pro ha + 103 %), für Gerste um 40 % (pro ha + 24 %), für Hafer um 30 % (pro ha + 30,9 %) überstiegen.

Bei der Prüfung der Posener Mehlproduktion müssen wir dieselbe aus Mangel an einheitlichem, statistischem Material getrennt einerseits in dem Regierungsbezirk Posen, andererseits in dem Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg behandeln.

Die Anzahl der Mühlenbetriebe im ersten Bezirke beträgt[1]:

a) Windmühlen	1779
b) Windmühlen mit Dampf	5
c) Wassermühlen	207
d) Wasser- und Dampfmühlen	18
e) Dampfmühlen	58
	2067

Vorwiegend ist der Kleinbetrieb[2]. Die wichtigsten Mühlen befinden sich in Posen, Lissa und Ostrowo. Die Größe der Mehlproduktion läßt sich allerdings nicht genau angeben, ist jedoch annähernd zu bestimmen, da die durchschnittliche Produktion der genannten Arten von Betrieben bekannt ist. Dieselbe beträgt nämlich pro Tag bei Gruppe a) ½ Tonne, bei b) und c) 2 t, bei d) 6 t und bei e) 20 t, so daß die tägliche Mehlproduktion des Regierungsbezirks 2574 Tonnen ausmacht. Die Mittel- und Kleinbetriebe sind zwar in langsamem Rückgange begriffen, während die Großbetriebe zunehmen, doch ist die allgemeine Lage der Mühlen-

[1] Nach Erkundigungen beim Herrn Handelskammersekretär Dr. E. Hampke in Posen.

[2] Nach der Gewerbezählung von 1895 beträgt die Anzahl der Getreidemehl- und Schälmühlenbetriebe in der ganzen Provinz Posen 2870, von denen auf Alleinbetriebe 64, auf andere Betriebe 1356 entfallen. Es beträgt die Zahl der Hauptbetriebe und der darin beschäftigten Personen in der Größenklasse der Betriebe mit Personen

2—5		6—10		11—20	
Betriebe	Personen	Betriebe	Personen	Betriebe	Personen
1078	2389	18	140	22	235

21—50		51—200	
Betriebe	Personen	Betriebe	Personen
9	246	3	212

Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge Band 114. Berlin 1898.

industrie des Posener Bezirkes noch immer als eine befriedigende zu bezeichnen.

In dem Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg[1], welcher nicht ganz mit den politischen Grenzen des gleichnamigen Regierungsbezirkes übereinstimmt, sind 3 Großmühlen, das sind Betriebe, die jährlich mehr als 6000 t Mehl herstellen, 16 mittlere, d. h. solche mit einem Mehlerzeugnis von 2—6000 t, und 262 Mühlenbetriebe, die unter 2000 t an Mehl produzieren. Der Versand hat nach dem unten citierten Handelskammerbericht betragen

seitens der Großmühlen	42 262 t
„ „ Mittelmühlen	65 005 t
„ „ Kleinmühlen	85 144 t

Das vermahlene Getreide ist hauptsächlich inländischer Provenienz. Dies ergiebt sich aus folgenden Zahlen.

An Mehlgetreide hatten bezogen:

die Großmühlen	35 627 t	inländisches und	5034 t	ausländisches Getreide
„ Mittelmühlen	67 447 t	„ „	630 t	„ „
„ Kleinmühlen	88 008 t	„ Getreide.		

Daß ein Überschuß an Getreide über den eigenen Bedarf in der Provinz Posen gebaut und zur Ausfuhr gebracht werde, ist schon gesagt. Welches sind nun die wichtigsten Absatzgebiete? Ist es das Ausland oder sind es Teile des Deutschen Reiches?

Von dem allein ins Gewicht fallenden Eisenbahnversand der Provinz Posen in Roggen und Weizen sind in den Jahren 1886—1897[2] 90 bis 98 %, durchschnittlich 96 % von Schlesien, Brandenburg und Mitteldeutschland aufgenommen worden, während auf den Süden und Westen Deutschlands nur ein geringer Betrag entfällt (siehe Anhang Tabelle II). Ebensowenig werden Mehl und Mühlenfabrikate nach denselben Gegenden Deutschlands in irgend erwähnenswerten Mengen versandt. Was von Roggen und Weizen gilt, hat auch Geltung für Hafer und Gerste. Als Absatzgebiet für alle vier Getreidearten kommt auch der Norden Preußens in Betracht, namentlich Ost- und Westpreußen. In letzter Zeit hat infolge der Aufhebung des Identitätsnachweises der Versand nach Österreich, speciell nach Böhmen, auf Grund des ermäßigten Ostdeutsch-Böhmischen Getreidetarifs zugenommen. (Siehe dazu Anhang Tabellen II, IIa—IIr.)

Was nun das Empfangsquantum an Getreide betrifft, so entfällt der größte Teil auf Ost- und Westpreußen. Jedoch mache ich hier aufmerksam,

---

[1] Jahresbericht der Handelskammer für den Regierungsbezirk Bromberg für das Jahr 1898 S. 21.

[2] Im Jahre 1898 nur 78 %.

daß über die Einfuhr von Getreide aus Ost- und Westpreußen nach der Provinz Posen aus der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen sich kein zuverlässiges Bild gewinnen lasse, da ein großer Teil des aus Rußland[1] resp. Polen in die Provinz eingeführten Getreides infolge Ermangelung direkter Tarife im gebrochenen Verkehr über Alexandrowo bezogen und in der Statistik als aus Westpreußen stammend bezeichnet wird. Hinsichtlich der Einfuhr-[2] und Ausfuhrverhältnisse von Mehl und Mühlenfabrikaten ergiebt sich, da in der erwähnten Güterbewegungsstatistik (bis 1898)[3] die Verkehrsziffern für Mehl und Mühlenfabrikate und Kleie zusammen angegeben werden, ein falsches Bild. Nach der Statistik des Jahres 1896 ist beispielsweise für die Provinz Posen ein Empfang von Mehl und Mühlenfabrikaten aus Rußland und Polen in Höhe von 32 315 Tonnen verzeichnet. Thatsächlich aber sind Mehl und Mühlenfabrikate in ganz verschwindendem Umfange von dort in die Provinz Posen eingeführt worden. Jene Ziffer stellt in der Hauptsache die Einfuhr von Kleie aus dem Nachbarreiche nach Posen dar. In der Zeit von 1891—1894 wurden auch größere Mengen an Mehl und Mühlenfabrikaten aus Österreich und seinen Hinterländern eingeführt. Letztere Länder versorgen Posen in Zeiten schlechten Ausfalls der Kartoffelernten mit Mais.

Infolge des stark agrarischen Charakters und dazu noch der eigentümlichen Lage Posens als Grenzprovinz und zugleich als Hinterland des industriellen, stark besiedelten West- und Mitteldeutschlands, welches letztere nebst Schlesien das wichtigste Absatzgebiet für Posener Getreide ist, spielen die Getreide- und Mehlfrachten sowohl auf den Eisenbahnen als auch auf den Wasserstraßen eine wichtige Rolle in dem Erwerbsleben der Bewohner. Daher verdient unter den Tagesfragen der Tarifpolitik der Eisenbahnen und Wasserstraßen in der Provinz Posen die des Getreides und Mehles vor allen anderen eine nähere und gründliche Behandlung. Bevor wir aber auf diese näher eingehen, dürfte es wohl am Platze sein, zunächst das Eisenbahnnetz der Provinz Posen ins Auge zu fassen.

---

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen für 1897.

[2] Siehe ebendaselbst.

[3] Seit dem 1. Januar 1898 ist in der erwähnten Statistik die Zerlegung der Verkehrsziffern von Mehl und Kleie vorgesehen. Darnach bestätigt sich das von uns Erwähnte.

Posen empfängt an Mehl 19 378 t, es versendet an Mehl 33 178 t
" " " Kleie 67 013 t, " " " Kleie 4 330 t
und zwar empfängt Posen Kleie hauptsächlich aus Polen, welches nach der Provinz Posen 1898 35 881 t versandte.

Zweiter Abschnitt.

Das Eisenbahnnetz[1].

Von vornherein unwegsam, kann Posen unter Zuthun der Menschen nach jeder Richtung hin passierbar gemacht werden. Weder sein Relief noch seine Bodenbeschaffenheit bestimmen endgültig die Verkehrslinien; denn der Boden ist durchweg flach, kein Wechsel von Höhen und Tiefen, weder steil aufragende Berggipfel noch scharf eingeschnittene Thäler. Keines von den Hindernissen, die den Wegen des Landverkehres gegeben sind, ist unüberwindlich. Brücken können über Flüsse geschlagen werden und selbst die Seen haben gewöhnlich Verschmälerungen, über welche der Verkehr seine Bahnen lenken kann. Die hier wie überhaupt im norddeutschen Flachlande im Vergleich mit West- und Süddeutschland ziemlich regelmäßige Entwicklung des Eisenbahnnetzes hat ihre Gründe teils in der Gunst des Bodens, welcher, wie schon mehrmals erwähnt, eine ausgedehnte Fläche darbietet, teils in der großen Gleichförmigkeit derjenigen volkswirtschaftlichen Erzeugnisse, welche die vorwiegend landwirtschaftliche Bevölkerung herstellt.

Die Betriebskilometerzahl der Bahnen in der Provinz Posen (vgl. Tabelle III) stieg in dem Zeitraum von

1860—1871	von	385	km	auf	541	km
1871—1885	„	541	„	„	1201	„
1885—1897	„	1201,01	„	„	2034	„

---

[1] 1) Anlagen zu den stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten. Darin speciell für dieses Kapitel Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preußischen Staatseisenbahnen, Jahrgänge 1888—1898. 2) Archiv für das Eisenbahnwesen, Jahrgänge 1883 S. 152, 188; 1886 S. 332; 1887 S. 229; 1888 S. 181; 1889 S. 173; 1891 S. 255; 1897 S. 642. 3) Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entwickelung bis auf die Gegenwart 1890. Bearbeitet nach Originalquellen von Arthur von Mayer. Berlin 1891.

Tabelle III.

Jahr	Einwohnerzahl	Eisenbahnlänge Ende des Jahres	Auf je 100 qkm kommen Eisenbahnen	Auf je 10000 Einw. kommen Eisenbahnen	Verkehr innerhalb des Verkehrsbezirkes	Versand des Verkehrsbezirkes nach dem Inlande	Empfang des Verkehrsbezirkes von dem Inlande	Versand nach dem Auslande	Empfang vom Auslande	Überhaupt	Der Güterverkehr berechnet sich für das Kilometer Eisenbahn auf	für das Quadratkilom. Flächeninhalt auf	für jeden Einwohner	Länge der Privateisenbahnstrecken
1885	1 Dez. 1885 1 715 618	1201,01	4,11	7,00	539 336	582 105	1 247 519	9 451	18 256	2 396 667½	1995,1	82,776	1,3970	99,65
1886	1 715 618	1224,04	4,23	7,13	582 323	653 880	1 246 761½	8 620½	19 993	2 511 578	2052,0	86,744	1,4640	99,65
1887	1 715 618	1364,84	4,11	7,96	617 717½	698 684½	1 341 483½	8 563	22 972	2 689 420½	1970,5	92,886	1,5676	99,65
1888	1 752 094	1619,88	5,59	9,44	757 756	748 016	1 504 738	5 681	56 524	3 072 475	1896,7	106,116	1,7909	99,65
1889	1 752 094	1720,00	5,94	10,02	899 078	797 971	1 615 997	13 009	54 720	3 380 775	1965,6	116,76	1,9706	99,65
1890	1. Dez. 1890 1 752 094	1721,69	5,95	9,83	978 606	787 829	1 597 209	8 414	43 363	3 415 422	1988,8	117,96	1,9493	99,65
1891	1 752 094	1731,15	5,98	9,88	1 065 106	752 504	1 838 065	9 392	51 431	3 716 498	2147,9	128,36	2,1212	99,65
1892	1. Dez. 1895 1 828 120	1737,45	6,00	9,72	1 049 130	786 902	1 723 053	7 368	53 939	3 620 390	2084	125,0	2,07	99,65
1893	—	1754,27	6,06	10,01	1 249 861	950 803	1 727 558	4 375	59 336	3 991 933	2277	137,9	2,28	12,82–86,83
1894	—	1755,80	6,07	10,02	1 523 177	993 967	1 817 931	10 040	59 530	4 404 645	2509	152,1	2,51	12,82
1895	1. Dez. 1895 1 828 120	1825,49	6,39	9,98	1 671 109	966 033	1 911 787	16 564	51 379	4 616 872	2529	159,4	2,53	66,30
1896	—	1973,10	6,81	10,79	1 752 996	996 033	2 007 178	13 212	69 326	4 838 745	2552	167,1	2,64	66,30
1897	—	2034,00	7,02	10,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,30

Ende 1881/82 betrug bei einer Einwohnerzahl von 1 606 084 und einem Flächeninhalt von 28 951,81 qkm die Gesamtlänge der vorhandenen Eisenbahnen in der Provinz Posen 1135,78 km, so daß auf 100 qkm 3,92 km Eisenbahn, und auf je 10 000 Einwohner 6,67 km Eisenbahn kamen. Demnach nahm Posen in ersterer Beziehung die neunte Stelle, in letzterer die achte Stelle unter den preußischen Provinzen ein. Heute hat sich dieses Verhältnis zu Gunsten Posens bedeutend geändert. Gegenwärtig beträgt die Gesamtlänge der Eisenbahnen bei einem Flächeninhalte von 28 966,2 qkm und einer Einwohnerzahl von 1 828 658 2034 km, so daß heute auf 100 qkm 7,02 km Eisenbahn (in Preußen 8,90) und auf je 10 000 Einwohner 10,90 km Eisenbahn (in Preußen 8,64) kommen. Demnach nimmt unter den preußischen Provinzen Posen in ersterer Beziehung (unter den Grenzprovinzen gegen Rußland die zweite Stelle) die achte Stelle, in letzterer die erste Stelle ein. Den Grenzprovinzen steht Posen jedoch insofern nach, als es ungeachtet einer ca. 230 km langen Grenze mit Rußland außer dem schon zu Westpreußen gehörenden Anschluß in Alexandrowo, keinen direkten Eisenbahnanschluß an das russische Schienennetz besitzt. Bis zum Jahre 1872 ist der Staatseisenbahnbau und die Aufwendung von Staatsmitteln in der Provinz Posen stark zurückgeblieben. Dies erweist folgende ziffernmäßige Zusammenstellung.

Die Betriebslänge der Staatseisenbahnen in der Provinz Posen betrug

in den Jahren	1860	1862	1872	
	145	168	163	km
die der Privatbahnen .	240	240	378	"

Anfangs der 80er Jahre ändert sich dieses Verhältnis der Staatseisenbahnen zu den Privatbahnen so, daß im Jahre 1885 von der gesamten Länge der Eisenbahnen nur 99,65 km auf das Privateisenbahnnetz fallen. Heute beträgt die Länge der Privatbahnen nur noch 66,3 km.

Weil die Provinz Posen eine in das übrige östliche Preußen gleichsam hineingekeilte Lage hat, müssen alle großen Verkehrslinien von Schlesien nach den nördlichen Provinzen oder von Rußland nach dem Westen hin, die Provinz berühren resp. durchschneiden. In dem Bahnnetz[1], welches jetzt Posen in zahlreichen Linien überspannt, markieren sich in der Richtung von Westen nach Osten zwei parallele Linien und zwar Berlin, Küstrin, Kreuz, Schneidemühl, Nakel, Bromberg; — Frankfurt a. O., Bentschen, Posen,

[1] Die Länge der einzelnen Eisenbahnlinien in den Eisenbahndirektionsbezirken Bromberg und Posen am Ende des Jahres 1896/97 finden wir angegeben in der Tabelle IV. Auch ist in dieser angegeben, welche Strecken Haupt- und welche Nebenbahnen, welche zwei- und welche eingeleisig sind.

Tabelle IV.

Normalspurige preußische Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr 1896/97	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Zweigleisig km
Eisenbahndirektionsbezirk Posen:			
Frankfurt a. O., Reppen, Bentschen	99,34	—	—
Reppen, Meseritz	—	66,14	—
Guben, Rothenburg, Bentschen, Opalenica, Posen	172,54	—	—
Bentschen, Wollstein	—	22,72	—
Bentschen, Meseritz, Rokietnica	—	126,24	—
Opalenica, Grätz	—	9,78	—
Lissa, Wollstein	—	46,08	—
Meseritz, Landsberg a. W.	—	42,89	—
Obernigk. Trachenberg, Czempin, Lissa, Posen	138,52	—	138,52
Trachenberg, Herrnstadt	—	24,50	—
Bojanowo, Guhrau	—	15,17	—
Lissa, Glogau, Hansdorf	115,77	—	—
Lissa, Jarotschin	—	68,56	—
Kankel, Krotoschin, Ostrowo	—	86,98	—
Posen, Jarotschin, Ostrowo, Kempen, Kreuzburg	200,83	—	133,75
Czempin, Schrimm	—	19,73	—
Oels, Krotoschin, Jarotschin, Gnesen	160,00	—	—
Posen, Wreschen, Stralkowo	—	61,71	—
Orzechowo, Wartehafen	—	1,05	—
	807,00	591,55	282,31
Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg:			
Strausberg, Werbig, Küstrin, Kreuz, Schneidemühl	217,88	—	217,88
Küstriner Vorstadt nach dem Warthefluß	—	1,30	—
Küstrin, Frankfurt a. O.	30,16	—	—
Posen, Rokietnice, Kreuz, Arnswalde, Stargard i. Pommeeu	172,31	—	5,72
Schneidemühl, Nakel, Bromberg, Thorn, Schönsee, Jablonowo, Osterode	260,37	—	205,47
Schulitz nach dem Weichselufer	—	1,45	—
Thorn, Ottlotschin, Landesgrenze	14,85	—	—
Posen, Glowno, Gnesen, Mogilno, Inowrazlaw, Thorn	141,05	—	141,05
Mogilno, Strelno	—	16,30	—
Inowrazlaw, Kruschwitz	—	16,47	—
Montwy, Montwyfluß	—	1,08	—
Inowrazlaw, Bromberg	45,34	—	—
Bromberg, Culmsee, Schönsee	66,09	—	—
Posen, Rogasen, Schneidemühl, Nenstettin	—	166,26	—
Schneidemühl, Callies	—	67,70	—
Rogasen, Elsenau, Inowrazlaw	—	96,21	—
Dratzigmühle, Rogasen	—	68,23	—
Gnesen, Elsenau, Nakel	—	75,04	—
Nakel, Konitz	—	74,93	—
Callies, Arnswalde	—	37,96	—
Callies, Wulkow	—	57,26	—
Bromberg, Znin	—	43,18	—
Mocker, Katharinenflur	—	2,29	—
	948,05	725,66	570,12

Gnesen, Inowrazlaw, Thorn; senkrecht zu diesen Bahnstrecken laufen zwei Schienenstränge, nämlich Breslau, Lissa, Posen, Rogasen, Schneidemühl, Neustettin; — Oels, Krotoschin, Jarotschin, Gnesen, Elsenau, Nakel, Konitz. Durchkreuzt werden diese vier Linien in der Richtung von Nordwest nach Südost durch eine fünfte: Stargard, Kreuz, Posen, Jarotschin, Ostrowo, Kempen, Kreuzburg. Fügt man noch die Bahn, die Bromberg mit der russischen Grenze verbindet, hinzu, so sind die Hauptrouten der Provinz Posen aufgezählt, Linien, welche dazu geschaffen wurden, einerseits jene Rohprodukte, an denen Posen Mangel hat, z. B. Kohlen zur Fabrikation, herbeizuschaffen, andererseits den Transport der in Posen hergestellten Güter zu verbilligen und durch ihr Eingreifen in die Weltverkehrslinien sie jenen Absatzgebieten zugänglich zu machen, wo ihre Verwertung am vorteilhaftesten ist. Alle übrigen Strecken erscheinen zu den genannten als Zweiglinien.

Es wird wohl am zweckmäßigsten sein, die einzelnen Bahnlinien nacheinander ins Auge zu fassen und zu untersuchen, nach und von welchen Gegenden sie den Verkehr vermitteln.

Fangen wir mit dem Südosten an. Dieser Teil entbehrte bis 1875 im Gegensatz zum westlichen einer Eisenbahn. Dieser Mangel rief den Bau zweier Privatbahnen, der Posen-Kreuzburger[1] und Oels-Gnesener, hervor. Der Zweck derselben war, den Verkehr mit dem oberschlesischen Kohlen- und Bergreviere zu vermitteln. Beide beherrschen im großen genommen dasselbe Gebiet; beide gehen von Schlesien aus und schneiden sich gegenseitig bei Jarotschin und führen nach der Mitte der Provinz Posen. Beide haben je ein Anschlußgeleis zu dem Hafen resp. der Ladestelle an der Warthe. Die Posen-Kreuzburger Bahn besitzt die 0,23 km lange schmalspurige Rollbahn (0,600 m Spurweite), die von der Güterstelle Louisenhain bei Posen nach der Ladestelle an der Warthe führt. Die Oels-Gnesener Bahngesellschaft baute, um den Güterverkehr aus den polnischen Warthedistrikten Peisern und Konin heranzuziehen, einen Warthehafen bei Orzechowo nebst 1,1 km langem Anschlußgeleise. Obgleich die Bahnen den Weg aus Galizien und Oberschlesien nach dem Osten der Provinz Posen und den östlichen

[1] Um Irrtümern vorzubeugen, muß hier bemerkt werden, daß die Eisenbahnstrecken, wie schon z. B. der Name Posen-Kreuzburger Bahn besagt — Kreuzburg liegt in Schlesien —, die politischen Grenzen der Provinz Posen überschreiten. Heute zerfällt Posen in zwei Eisenbahndirektionsbezirke, Posen und Bromberg, die mit den gleichnamigen politischen Bezirken jetzt fast identisch sind. Posen wurde der Sitz einer Eisenbahndirektion erst im Jahre 1894. Vordem gehörte Posen dem Eisenbahndirektionsbezirke Breslau an. Der Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg besteht seit Gründung der Ostbahn und änderte von Jahr zu Jahr seine Größe.

Ostseeplätzen gegen die Route via Breslau-Posen wesentlich kürzen, entwickelte sich der Verkehr dennoch schwach, und die finanziellen Ergebnisse waren dürftig, da beide Strecken dasselbe Gebiet beherrschten und sich gegenseitig beeinträchtigten. Außerdem hatten beide Bahnen, um mit dem Verfasser einer anfangs der 80er Jahre erschienenen Broschüre, zu sprechen, eingekeilt in die mächtigen Arme der Oberschlesischen Bahn, de facto nur die Bedeutung von Sackbahnen. Die Oels-Gnesener Gesellschaft konnte nach Verstaatlichung der Posen-Kreuzburger im Jahre 1884 nicht mehr konkurrieren; 1886 wurde sie Eigentum des Staates.

Die Verlängerung der Posen-Kreuzburger Bahn in nordwestlicher Richtung bildet die Stargard-Posener Bahn. Sie ist die erste Eisenbahn, die in der Provinz Posen überhaupt entstand, und wurde in Anlehnung an die Linie Berlin, Stettin, Stargard von der Berlin-Stettiner-Eisenbahngesellschaft mit Unterstützung des Staates erbaut. Sie gelangte im Jahre 1848 zur Eröffnung. Die zu behandelnde Hauptbahn wendet sich von Posen nach Nordwesten. Bei dem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkte Kreuz schneidet sie die frühere Königliche Ostbahn und endet bei Stargard in Pommern. Der ursprüngliche Zweck der Bahn, den Verkehr zwischen Posen, Stettin, Berlin zu bewerkstelligen, fiel durch den Bau neuer Linien, wie z. B. Posen-Frankfurt a. O.-Berlin, zusammen, sodaß er schließlich auf den Lokalverkehr und auf den zwischen Posen und dem westlichen Pommern beschränkt wurde. Die Bahn stand bis 1895 in Verwaltung und Betrieb des Staates, bis sie durch fortlaufende Amortisation der Aktien zu Gunsten des Staates nach und nach Eigentum desselben wurde.

Die schon behandelte Oels-Gnesener Bahn findet ihre Fortsetzung nach Norden in den Linien Gnesen-Nakel und Nakel-Konitz. Die erstere wurde gebaut im Interesse der Kreise Wongrowitz und Schubin und zur Abfuhr für den Gipsbruch nebst Gipsmühle und des Steinsalzlagers bei Wapno. Die letztere bezweckt den von den Linien Schneidemühl-Konitz-Bromberg-Schneidemühl begrenzten Landstrich aufzuschließen.

Wie schon oben erwähnt, war der Südwesten der Provinz Posen seiner Zeit nicht so notleidend an Schienensträngen wie der Südosten. Bereits im Jahre 1856 gelangte die Breslau-Posener Bahn zur Eröffnung zusammen mit der Teilstrecke Lissa-Glogau. Sie wurde von der Ober-

[1] „Neue Bahnprojekte für die Provinzen Posen, West- und Ostpreußen. Eine Kritik des K. Schwabeschen Eisenbahnplanes“ von L. H. Separatabdruck der Bromberger Zeitung. Der Verfasser behauptet das oben gesagte nur von der Oels-Gnesener Bahn.

schlesischen Eisenbahngesellschaft[1], dem größten Privatunternehmen von ganz Deutschland, erbaut. Es war dies das letzte Werk, durch welches die Gesellschaft unter der Privatverwaltung ihr Unternehmen erweiterte. Die Gemeinnützigkeit dieses Werkes, durch welches eine lang empfundene Lücke in dem Verkehr dreier Provinzen ausgefüllt wurde, war in politischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht unbestritten[2]. Von Posen bis Breslau hat die genannte Bahn vorherrschend südliche Richtung, entsendet bei Czempin eine Zweigbahn östlich nach Schrimm und führt über Kosten nach Lissa. Von hier strahlen östlich die Zweiglinien nach Jarotschin und Krotoschin-Ostrowo aus, westlich die Linie nach Hansdorf über Fraustadt, Glogau, Sagan[3] in nordwestlicher Richtung die Strecke nach Wollstein-Bentschen. Die behandelte Hauptbahn vermittelt den Verkehr des südwestlichen Teiles der Provinz Posen mit Schlesien.

Die Fortsetzung der Breslau-Posener Bahn in nördlicher Richtung bildet die Posen-Schneidemühl-Neustettiner Strecke, die den Verkehr Posens mit Ostpommern bewerkstelligt.

Nachdem wir nun die drei Hauptrouten, die von Norden nach Süden laufen, kennen gelernt, wenden wir uns zur Behandlung der beiden parallelen Linien, die Posen von Westen nach Osten durchschneiden.

Von der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft wurde die Strecke Posen-

[1] Die Oberschlesische Bahn stand bis zum 1. Januar 1857 unter Privatverwaltung, nach 1857 bis zur Verstaatlichung im Jahre 1884 unter der Verwaltung des Staates: die Königl. Eisenbahndirektion Breslau führte für Rechnung der Gesellschaft das Unternehmen. Jedoch bestand zur Wahrnehmung der Rechte und Interessen der Gesellschaft gegenüber der Direktion ein Verwaltungsrat aus 15 von der Gesellschaft gewählten Mitgliedern und 6 Stellvertretern, ohne dessen Zustimmung die Tarife nicht unter gewisse Mindestsätze ermäßigt werden durften.

[2] Zur Ausdehnung des Verkehrsgebietes der Oberschlesischen Bahn war durch die dauernde Vereinigung der Verwaltung der Stargard-Posener Bahn mit derjenigen des oberschlesischen Unternehmens ein wichtiger Schritt geschehen. Die genannte Bahn, zwar nur mit einem verhältnismäßig geringen Binnenverkehr ausgestattet, aber als Zwischenglied für den Welthandelsverkehr von der Ostsee nach den österreichischen Ländern von Bedeutung, stand seit 1851 unter der Verwaltung des Staates, welcher dieselbe im Jahre 1857 der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn übertragen hatte. 1863 übernahm die Stargard-Posener Gesellschaft selbst die Verwaltung ihrer Bahn. Vom 1. Januar 1865 wurde jedoch die Verwaltung und der Betrieb unbeschränkt und dauernd der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft übertragen. Vgl. Denkschrift: Zur Feier des 25. Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn, 22. Mai 1867, S. 80.

[3] Diese Linie ist eine Hauptbahn. Sie vermittelt den Verkehr des südlichen Teiles Posens mit Berlin. In Sagan nämlich geht eine Hauptbahn über Frankfurt a. O. nach Berlin.

Frankfurt a. O. nebst Zweig von Bentschen nach Guben erbaut; diese Linie entsendet bei Opalenitza eine Zweigbahn südlich nach Grätz; bei Bentschen schneidet sie die oben erwähnte Linie nach Guben, welche eine südwestliche Richtung einnimmt und durch die Bahnen Guben, Halle und Leipzig den Verkehr Posens mit Sachsen vermittelt. Die Frankfurter Linie stellt eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Posen her und bringt gegen die Route via Kreuz eine nicht unbedeutende Abkürzung. 1883 wurden beide Linien Eigentum des Staates. Die Fortsetzung der Frankfurt-Posener Linie in der Richtung nach Osten ist die Posen-Bromberg-Thorner Eisenbahn. Sie durchschneidet von Mogilno bis Inowrazlaw das fruchtbarste Verkehrsgebiet Posens. Dasselbe gehört der kujavischen Landschaft an, einem durch hervorragende Fruchtbarkeit ausgezeichneten Landstrich (vgl. S. 68); bei Inowrazlaw teilt sich die Linie, und zwar führt die eine Strecke nach Bromberg, die andere nach Thorn. Die Posen-Thorner Eisenbahn vermittelt den Verkehr zwischen Posen, West- und Ostpreußen und durch die Kreuzung der Eydtkuhner Strecke mit St. Petersburg.

Was nun die andere Parallele betrifft, so nahm sie ihren Anfang durch die Erbauung der vielgenannten ehemaligen königlichen Ostbahn. Im Jahre 1857 erfolgte die Eröffnung der Ostbahnlinie Kreuz, Küstrin, Frankfurt a. O. im Anschluß an die Strecke Kreuz-Bromberg. Dies geschah aus folgenden Gründen[1]. Der Verkehr nach Berlin wurde über Stargard, Stettin vermittelt, lag also in der Hand von Privatgesellschaften. Um diesen Umweg abzuschneiden und den bereits vermittelten Verkehr der Ostbahn ganz für sich zu gewinnen, baute der Staat die obengenannte Strecke. In Frankfurt a. O. schloß sich diese Linie an die in das Eigentum des Staates übergegangene Niederschlesisch-Märkische Bahn an. In der Richtung nach Osten erfolgte eine Ausdehnung der preußischen Ostbahn durch die Herstellung einer Zweigbahn von Bromberg über Thorn bis an die russische Grenze zwischen Ottlotschin und Alexandrowo in der Richtung nach Warschau. Diese Linie wurde 1862 dem Verkehr übergeben; hierdurch wurde eine Schienenverbindung mit Rußland gewonnen. Die russische Anschlußstrecke von Bromberg über Skierniewice nach Warschau hat die deutsche Spurweite von 1,435 m. Die zu behandelnde Bahn hat insofern ihre Richtung verändert, als sie jetzt von Küstrin direkt über Strausberg, Werbig nach Berlin führt. Von der Küstriner Vorstadt führt nach dem Warthelusse eine Zweigbahn. Bei Schneidemühl entsendet die Ostlinie die Strecke nach Callies, welche eine Verlängerung in der Nebenbahn Callies-Wulkow hat.

[1] Strategische Gründe spielten aller Wahrscheinlichkeit nach auch eine Rolle.

Es muß hier noch bemerkt werden, daß von Schneidemühl die wichtige Bahnlinie über Konitz, Dirschau, Königsberg nach Eydtkuhnen führt und von hier Fortsetzung in der „Großen Russischen Eisenbahn" nach St. Petersburg findet.

Jetzt noch einiges über die wichtigsten Zweiglinien, die die Hauptbahnen miteinander verbinden.

Zur Erschließung des fruchtbaren und gewerbreichen südlichen Teiles des Kreises Inowrazlaw und des Kreises Strelno sind die beiden Zweigbahnen von Mogilno nach Strelno und von Inowrazlaw nach Kruschwitz gebaut worden. Eine wichtige Querverbindung ist durch die Strecke Kreuz, Dratzigmühle, Rogasen, Inowrazlaw in dem zwischen den Eisenbahnlinien Posen-Kreuz, der Ostbahn und Posen, Inowrazlaw, Bromberg belegenen Landstrich hergestellt worden. In der letztgenannten Stadt, dem Knotenpunkt der Hauptbahnen Schneidemühl-Thorn und Inowrazlaw-Thorn mündet die Znin-Bromberger Bahn. Sie ist dazu bestimmt, die von der Bahnstrecke Bromberg-Inowrazlaw-Elsenau-Nakel-Bromberg begrenzten entwicklungsfähigen Landstriche aufzuschließen, besonders aber der Stadt Bromberg ihre Verkehrsbeziehungen mit dem südlichen und südwestlichen Hinterlande auch noch nach Inbetriebnahme der Eisenbahnen Gnesen-Nakel und Rogasen-Inowrazlaw zu erhalten.

Die von Lissa an der Posen-Breslauer Strecke nach Wollstein und von Meseritz nach Landsberg a. W. laufenden Bahnen bezwecken, fühlbare Lücken des westlichen Staatsbahnnetzes Posens auszufüllen und durch Fortsetzung der Bahnen Bentschen-Meseritz und Bentschen-Wollstein einen unmittelbaren Schienenanschluß an die beiden großen Verkehrslinien zu schaffen, welche die Provinzen Schlesien und Posen einerseits und die Reichshauptstadt mit dem Osten andererseits verbinden. Durch diesen Verkehrsweg ist nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung des unmittelbar berührten Landstrichs, sondern auch der Güteraustausch weiterer Gebiete gefördert, und insbesondere der schlesischen Kohlenindustrie die Ausdehnung ihres Absatzgebietes ermöglicht worden.

Zur Erschließung des nördlich der ehemaligen Märkisch-Posener Eisenbahn gelegenen und von den Bahnlinien Reppen-Küstrin, Küstrin-Kreuz und Kreuz-Posen begrenzten Landstrichs ist die Strecke Reppen, Meseritz, Rokietnice gebaut worden.

Für den Getreideverkehr ist auch die Zweiglinie Posen-Wreschen-Stralkowo von Wichtigkeit; sie vermittelt den Verkehr mit dem Kreise Slupce Russisch-Polens.

Wie schon oben erwähnt, besitzt die Provinz Posen noch heute groß-

spurige Privatbahnen: dieselben sind die Rawitzsch-Liegnitzer, die Warschau-Breslauer Bahn, die den südöstlichen Zipfel Posens durchschneidet und die Ostrowo-Skalmierzycer Bahn; durch die beiden letzteren wird ein Austausch der beiderseitigen Landeserzeugnisse mit den russischen Grenzbezirken unterhalten, die erstere ist dagegen eine Zweiglinie.

Es muß in diesem Kapitel auch die Erbauung der Kleinbahnen erwähnt werden. Die Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Bromberg wurde zu diesem Zwecke gegründet. Die Kleinbahnen sind meistenteils Bahnen eines einzelnen Kreises. Das gesamte Baukapital wird meistens durch die Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft beschafft; der Kreis dagegen übernimmt die Garantie für eine Verzinsung, sowie eine Amortisation des Kapitals. In der Provinz Posen werden folgende Kleinbahnen betrieben, welche sämtlich an die Staatsbahn anschließen:

1) Bromberger Kreisbahnen,
2) Opalenitza-Kleinbahn,
3) Trachenberg-Militscher Kreisbahn,
4) Wirsitzer Kreisbahnen,
5) Kleinbahnen des Kreises Witkowo,
6) Wreschener Kleinbahn,
7) Znin-Kleinbahn.

Von den zu 1) und 4) benannten Bahnen ist die genannte Gesellschaft die Betriebsführerin.

Dritter Abschnitt.

Tarifpolitik.

A. Tarifpolitik der Privatbahngesellschaften in der Provinz Posen mit besonderer Berücksichtigung von Getreide und Mehl. Einfluß der Verstaatlichung auf die Lokaltarife der Privatbahnen.

Wie wir im Abschnitt II gesehen haben, gab es in der Provinz Posen seiner Zeit vier Privatgesellschaften, nämlich die Oberschlesische, die Märkisch-Posener, die Posen-Kreuzburger und die Oels-Gnesener. Für die Vergleichung der Tarifpolitik dieser Bahnen steht mir das Material vom Jahre 1877 an zur Verfügung.

Die Oberschlesische Bahn[1].

Im Jahre 1877 wurden mit der Einführung des Reformtarifs auch die für den Lokalverkehr der Oberschlesischen Bahn gültigen Frachtbestimmungen einer Neuregelung unterworfen. Seitens der staatlichen Aufsichtsbehörde waren folgende Maximalsätze für die einzelnen Güterklassen, die nicht überschritten werden durften, der Bahn bewilligt.

	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
		A_1	B	A_2	I	II	III
Einheitssatz pro tkm	12	6,67	5,6	5,5	4,45	3,5	2,66
Expeditionsgebühr pro 100 kg	20	12	12	12	12	12	12

Die angeführten Sätze kamen aber nicht ohne weiteres zur Berechnung, vielmehr wurden bestimmte Maßregeln gegen Verteuerung der in Geltung

[1] Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Juli 1877.

gewesenen Positionen aufgestellt; so durften beispielsweise die Sätze des neuen Specialtarifs I nicht höher als die der früheren Klasse II C. bezw. des Ausnahmetarifs für Getreide sein, d. h. $1^1/_2$ Silberpfennig pro Centner und Meile oder 3,3 Markpfennige pro tkm. Dieser Tarif ist vom 1. Juli 1877 bis zum 1. Oktober 1881 in Kraft gewesen. An seine Stelle trat ein Tarif, in welchem die Einheitssätze des Reformtarifs von 1877 eingerechnet wurden. In welcher Weise die Umarbeitung des Lokaltarifs der Oberschlesischen Bahn auf den Gütertransport der Stadt Posen gewirkt hat, entnehmen wir dem Berichte der Handelskammer vom Jahre 1881. Darin heißt es[2]:

„Was die Expeditionsgebühr des bis zum 1. Oktober 1881 gültig gewesenen Lokaltarifs anlangt, so war sie nominell auf 20 Pf. für Stückgut- und 12 Pf. für die sämtlichen übrigen Klassen in maximo festgesetzt worden. Thatsächlich kamen diese Beträge aber nicht zur Einrechnung; es lag dies daran, daß überhaupt in den östlichen Direktionsbezirken Bromberg, Berlin, Breslau, in welchen bis zum Jahre 1877 die Expeditionsgebühr der niedrigen Klassen der Regel nach den Satz von 6 Pf. pro 100 kg nicht überstiegen hatte, vielfach die früheren niedrigen Sätze beibehalten wurden.

„In Würdigung des Umstandes, daß eine Expeditionsgebühr, welche für kurze wie weite Transportstrecken die gleiche ist, den engeren Lokalverkehr unverhältnismäßig belastet, hat die Staatsbahnverwaltung eine Abstufung der Expeditionsgebühren vorgenommen. In den neuen Tarif der Oberschlesischen Bahn wurden folgende Beträge in Markpfennigen eingesetzt:“

Bei Transporten	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
		A_1	B	A_2	I	II	III
bis 10 km	10	10	8				
von 11—20 km . . .	11	11	9				
„ 21—30 „ . . .	12	12	10	6			
„ 31—40 „ . . .	13	13	11				
„ 41—50 „ . . .	14	14			wie	wie	wie
„ 51—60 „ . . .	15	15			in	in	in
„ 61—70 „ . . .	16	16			A_2	A_2	A_2
„ 71—80 „ . . .	17	17	12	9			
„ 81—90 „ . . .	18	18					
„ 91—100 „ . . .	19	19					
„ 100— „ . . .	20	20		12			

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen für 1881 S. 28—40.

Welche praktische Konsequenzen die in dem neuen Tarif durchgesetzte Abstufung der Expeditionsgebühr für die Frachtpreise Posens hatte, wird in dem erwähnten Bericht an folgenden Beispielen erläutert.

„Posen war durch die Oberschlesische Bahn mit 23 Stationen verbunden, die in einer Entfernung von weniger als 100 km lagen. Die Ermäßigungen oder Erhöhungen, welche mit dem neuen Tarif in diesen Relationen eingetreten sind, betrugen in Pfennigen pro 100 kg.

(Ermäßigung mit — bezeichnet, Erhöhung mit + bezeichnet).

Für Fracht von Posen nach	Entfernung in km	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
			A_1	B	A_2	I	II	III
Kobelnitz	14	— 11	— 1	— 3	— 2	— 2	— 3	0
Rokietnice	18	+ 3	— 1	+ 2	— 3	— 2	— 2	+ 1
Moschin	19	0	0	0	— 2	— 1	— 1	+ 1
Pudowitz	28	+ 1	0	+ 1	— 2	— 1	— 4	— 3
Czempin	32	+ 2	+ 1	+ 1	— 2	— 2	— 3	— 2
Samter	34	+ 4	+ 2	+ 3	— 1	— 1	— 4	— 1
Weißenburg	38	— 11	+ 1	+ 1	— 4	— 3	— 6	— 5
Kosten	42	+ 2	+ 3	+ 2	— 2	— 1	— 3	— 3
Gnesen	51	+ 3	+ 3	+ 2	+ 2	+ 2	— 1	0
Alt-Boyen	52	+ 2	+ 4	+ 2	+ 2	+ 2	— 1	0
Wronke	52	+ 6	+ 4	+ 3	+ 2	+ 2	— 1	+ 3
Leipe	61	— 5	+ 5	+ 3	0	0	— 3	— 1
Tremessen	67	+ 4	+ 4	+ 2	+ 1	+ 1	— 2	0
Lissa	69	+ 4	+ 5	+ 3	+ 2	+ 2	— 3	+ 1
Miala	71	+ 9	+ 6	+ 3	+ 1	+ 1	— 2	+ 1
Dratzig	77	0	+ 5	+ 2	0	0	— 3	+ 1
Reisen	79	+ 4	+ 6	+ 3	+ 3	+ 3	— 1	+ 2
Mogilno	81	+ 7	+ 6	+ 4	+ 2	+ 1	— 3	+ 2
Kreuz	84	+ 8	+ 6	+ 3	+ 3	+ 3	— 2	+ 3
Fraustadt	88	+ 7	+ 6	+ 4	+ 2	+ 3	— 2	+ 2
Bojanowo	90	+ 7	+ 7	+ 5	+ 3	+ 4	— 1	+ 2
Amsee	96	+ 9	+ 7	+ 4	+ 2	+ 2	— 3	+ 2
Driebitz	97	+ 8	+ 7	+ 4	+ 3	+ 3	— 3	+ 2

Die Abstufung der Expeditionsgebühr hat somit zu einem durchweg günstigen Ergebnis für die Relation Posen-Kobelnitz geführt, zu einem überwiegend günstigen für Posen, Moschin, Rokietnice, Weißenburg, Pudewitz, Czempin. Für die übrigen Relationen sind die Erhöhungen, welche der Tarif im Gefolge hatte, meist erheblicher als die Ermäßigungen.“

Vergleichen wir nun die Einheitssätze des früheren Lokaltarifs mit denen des neuen. Bei folgender Gegenüberstellung derselben

(Siehe die Tabelle auf der nächsten Seite.)

darf man nicht außer Acht lassen, daß die Ziffern ad I in ihrem vollen Betrage in den Tarif eingestellt sind, während die Sätze ad II lediglich die Maximalsätze des Tarifes ergeben.

	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
		A_1	B	A_2	I	II	III
I. Einheitssätze des Reformtarifs in den Oberschlesischen Lokaltarif eingerechnet pro tkm	11	6,7	6,0	5,0	4,5	3,5	2,6 bei 100 km, darüber 2,2
II. Maximalsätze des früheren Lokaltarifs vom 1. Juli 1877 der Oberschlesischen Bahn pro tkm	12	6,67	5,6	5,5	4,45	3,5	2,66

Um den Beweis der Verteuerung des Transportes durch den Reformtarif zu geben, müssen wir uns auch an dieser Stelle an den schon citierten Bericht halten.

„Was die Stückgutklasse des alten Lokaltarifs betrifft, so waren bei dessen Einführung zwar 12 Pf. als Maximalsatz fixiert, indes nebenher zugleich einschränkend beigefügt worden, daß „die Stückgutsfracht die Sätze der früheren Normalklasse nicht übersteigen dürfe. In der That sind die Frachtbeträge, welche nach dem Lokaltarife der Oberschlesischen Bahn aus dem Jahre 1869 für Güter der Normalklasse zur Erhebung kamen, genau in den Tarif von 1877 als Stückgutpositionen eingestellt worden. Indes gelangten hinterher vielfach 12 Pf. zur Berechnung, und so ergiebt sich das Resultat, daß der Staatsbahntarif von 1881 für die Mehrzahl von Relationen der Stadt Posen Stückgutfrachtermäßigungen gebracht hatte. Freilich befanden sich unter den Relationen, welche verteuert wurden, gerade sehr wichtige.

„Der Satz der Klasse A_1 wurde von 6,67 Pf. in maximo pro tkm auf 6,7 Pf. in dem Tarif hinaufgesetzt. Dazu kam, daß die Expeditionsgebühren in dieser Güterklasse 12 Pf. betrugen, während sie in dem neuen Tarif für sämtliche mehr als 101 km zählende Entfernungen auf 20 Pf. pro 100 kg normiert wurden. Beide Umstände rechtfertigen die Behauptung, daß die Artikel der Klasse A_1 im Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Oktober 1881 erheblich schlechter als früher gestellt wurden[1].

„Die Umgestaltung, welche die Klasse B im Oberschlesischen Lokaltarif erfahren hatte, war nicht unbedeutend. Als Normalsatz wurden 6 Pf. pro tkm eingerechnet; da der Maximalsatz bis dahin nur 5,6 Pf. betragen hatte,

[1] Der Übersicht halber stelle ich auf nächster Seite das Tarifschema der Oberschlesischen Bahn vom Jahre 1848, 1867, 1877 und des Reformtarifs gegenüber:

so lag darin eine Erhöhung von ungefähr 10 %. Für sämtliche Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse B verteuerte sich somit die Fracht. Extensiv war die Erhöhung ebenso durchgreifend. Posen war mit 160 Stationen der Oberschlesischen Bahn verbunden; für 135 Relationen trat die Verteuerung ohne weiteres ein; die Fracht nach zwei Stationen blieb unverändert; 22 Relationen, in der Mehrzahl für den Verkehr ganz unwichtig, wurden im Kilometerzeiger und dementsprechend auch im Frachtsatz ermäßigt, weil die Güter über kürzere „neugebaute" Strecken gefahren wurden; außer diesen wurde nur die Relation Posen-Kobelnitz billiger gestellt und zwar um 3 Mark pro Waggon."

Jetzt kommen wir auf unser eigentliches Thema, die Tarifierung von Getreide und Mehl; „beide Artikel gehörten dem Specialtarif I an. Für den Oberschlesischen Tarif vom Jahre 1877 war der Maximalsatz auf 4,45 Pf. pro tkm mit der Maßnahme bestimmt worden, daß die Positionen der früheren Klasse C bezw. des bis dahin geltenden Ausnahmetarifs für Getreide, d. h. $1^1/_2$ Silberpfennig pro Centner und Meile oder 3,3 Markpfennige pro tkm nicht überschritten werden durften. In den Staatsbahntarif wurde als Normalsatz des Specialtarifs I der Betrag von 4,5 Pf. pro tkm eingestellt. Das praktische Ergebnis war hier wieder, daß die bezeichnete Güterklasse eine Verteuerung erfahren hatte, welche an Umfang die bei der Allgemeinen Wagenladungsklasse B berechnete fast erreichte. Für 119 der Posen mit anderen Oberschlesischen Stationen verbindenden Relationen trat eine recht erhebliche Frachterhöhung ein. 10 000 kg Getreide, die beispielsweise von Thorn, Inowrazlaw, Gnesen nach Posen expediert wurden, kosteten an Fracht 5,4 und 2 Mk., d. h. ungefähr 7 % mehr als früher. Posen empfing und versendete auf der Oberschlesischen Bahn im Jahresdurchschnitt 75 000 Tonnen Getreide. Was den Specialtarif II anlangt, so waren die

im Jahre 1848	1867	1877	seit 1880
pro Tonnenkilometer in Markpfennigen			
Sperrgut 32	24	Stückgut 12	11
Normalgut 21,30	16	A_1 6,67	A_1 6,7
für die ermäßigte Klasse A 16	als Einzelladung 11,3	B 5,6	B 6
	„ Wagenladung 8	A_2 5,5	A_2 5
		I 4,45	I 4,5
„ „ „ „ B 10,67	als Einzelladung 8	II 3,5	II 3,5
	„ Wagenladung 5,3	III 2,66	III 2,6
	12 bis 8 Pf. als Zuschlag für die Tonne f. 100 kg bezw. als Einzelladung und als Wagenladung		dazu die schon oben erwähnten Expeditionsgebühren
ür die Klasse C	3,3		

Änderungen, welche für diese Klasse mit dem 1. Oktober 1881 vorgenommen wurden, überwiegend Frachterhöhungen; unter den 160 auf Posen führenden Relationen waren 107 verteuert, 39 (kurze Strecken) ermäßigt, 14 unberührt geblieben. Im Specialtarif III standen dagegen die Frachtzuschläge an Zahl und Bedeutung hinter den Ermäßigungen zurück."

Wir haben bis jetzt alle Klassen des behandelten Tarifs mit Ausnahme der Klasse A_2, d. h. derjenigen, zu welcher sämtliche Güter des Specialtarifs I und II gehören, wenn sie im Quantum von weniger als 10000 kg und nicht unter 5000 kg aufgegeben werden, einer Untersuchung unterzogen.

So erübrigt noch, dieser Klasse Erwähnung zu thun. „Vergleicht man den Normalsatz des Reformtarifs, 5 Pf. pro tkm, mit dem für den früheren Tarif der Oberschlesischen Bahn aufgestellten Maximalsatz von 5,5 Pf. pro tkm, so könnte man vermuten, der neue Tarif wäre ermäßigt worden um ca. 9 %; indes wäre dies ein Irrtum. Der Maximalsatz von 5,5 Pf. wurde im Jahre 1877 als in den damaligen Tarif der Oberschlesischen Bahn einzurechnenden Betrag mit der Beschränkung fixiert, daß die Sätze der Klasse A_2 diejenigen des Specialtarifs I mit 10 % nirgends überschreiten durften; deshalb wurden die Positionen der letztbezeichneten Klasse mit einem Zuschlage von 10 % ohne weiteres als Sätze der Klasse A_2 eingestellt. Da nun in dem Reformtarif die Frachten der beiden Klassen Specialtarif I und A_2 ziemlich in demselben Verhältnis abgestuft wurden, so hatte im gleichem Umfange und Maße, wie der Specialtarif erhöht wurde, auch die Klasse A_2 eine Verteuerung erfahren."

Um das Angeführte statistisch zu veranschaulichen, wird die Tabelle V hinzugefügt, in welcher die Frachtsätze pro 100 kg in Mark nach dem Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Oktober 1881 mit den früher gültigen Sätzen für 18 auf die Stadt Posen bezügliche Stationen verglichen werden. Was die Beförderung von Getreide und Mehl betrifft, so finden wir darin, daß die Frachtsätze im Specialtarif I nur für 2 von den 18 Relationen, nämlich Posen = Kosten, Posen = Samter um 1 Pf. erniedrigt wurden; für die übrigen 16 Relationen trat eine Erhöhung ein, und zwar für 5 Relationen um 6 Pf., für 3 um 5 Pf., für 1 um 4 Pf., für 2 um 3 Pf., für 3 um 2 Pf. und für 2 um 1 Pf.

Neben den eben geschilderten regulären Frachtklassen bestanden verschiedene Ausnahmetarife. Da der Getreideausnahmetarif schon im Jahre 1877 aufgehoben wurde, und die vorliegende Arbeit die Zeit vom genannten Jahre an ins Auge faßt, soweit sie die Tarifpolitik der Privatbahnen betrifft, liegt kein Grund vor, auf diesen näher einzugehen, zumal die Wirkungen dieses Tarifes beim Mangel an Material nicht zu beurteilen sind. Die

Tabelle V. Frachtsätze

pro 100 kg in Mark nach dem Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Oktober 1881, verglichen mit den früher gültigen Sätzen.

Entnommen aus dem citierten Jahresbericht der Handelskammer zu Posen.

Von Posen nach		Entfernung in km	Eilgut Mk.	Stückgut Mk.	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
					A₁ Mk.	B Mk.	A₂ Mk.	I Mk.	II Mk.	III Mk.
Arnswalde	1. X. 1881	138	3,44	1,72	1,12	0,95	0,81	0,74	0,60	0,42
	früher	138	3,24	1,62	1,04	0 89	0,75	0,68	0,60	0,42
Breslau	1. X. 1881	165	4,04	2,02	1,31	1,11	0,95	0,86	0,70	0,48
	früher	164	3,88	1,94	1,21	1,04	0,88	0,80	0,66	0,48
Bromberg	1. X. 1881	152	3,74	1,87	1,22	1,03	0,88	0,80	0,65	0,45
	früher	152	3,60	1,80	1,13	0,97	0,84	0,76	0,64	0,46
Fraustadt	1. X. 1881	88	2,30	1,15	0,77	0,65	0,53	0,49	0,40	0,32
	früher	88	2,16	1,08	0,71	0,61	0,51	0,46	0,42	0,30
Glogau	1. X. 1881	114	2,90	1,45	0,96	0,80	0,69	0,63	0,52	0,37
	früher	113	2,72	1,36	0,87	0,75	0,64	0,58	0,52	0,36
Gnesen	1. X. 1881	51	1,42	0,71	0,49	0,43	0,35	0,32	0,27	0,22
	früher	51	1,36	0,68	0,46	0,41	0,33	0,30	0,28	0,22
Inowrazlaw	1. X. 1881	107	2,76	1,38	0,92	0,76	0,66	0,60	0,49	0,36
	früher	107	2,60	1,30	0,83	0,72	0,62	0,56	0,50	0,36
Kosten	1. X. 1881	42	1,20	0,60	0,42	0,37	0,27	0,25	0,21	0,17
	früher	41	1,16	0,58	0,39	0,35	0,29	0,26	0,24	0,20
Kreuz	1. X. 1881	84	2,20	1,10	0,74	0,62	0,51	0,47	0,38	0,31
	früher	84	2,04	1,02	0,68	0,59	0,48	0,44	0,40	0,28
Lissa	1. X. 1881	69	1,84	0,92	0,62	0,53	0,44	0,40	0,33	0,27
	früher	68	1,76	0,88	0,57	0,50	0,42	0,38	0,36	0,26
Rawitsch	1. X. 1881	102	2,64	1,32	0,88	0,73	0,63	0,58	0,48	0,34
	früher	101	2,52	1,26	0,79	0,69	0,57	0,52	0,48	0,34
Samter	1. X. 1881	34	1,00	0,50	0,36	0,31	0,23	0,21	0,18	0,15
	früher	33	0,92	0,46	0,34	0,28	0,22	0,22	0,22	0,16
Sagan	1. X. 1881	174	4,22	2,11	1,37	1,16	0,59	0,90	0,73	0,50
	früher	173	4,36	2,18	1,27	1,09	0,98	0,89	0,68	0,50
Sorau	1. X. 1881	187	4,52	2,26	1,45	1,24	1,06	0,96	0,77	0,53
	früher	186	4,68	2,34	1,36	1,16	1,05	0,95	0,72	0,54
Stargard	1. X. 1881	173	4,20	2,10	1,36	1,16	0,99	0,90	0,73	0,50
	früher	173	4,00	2,00	1,27	1,09	0,92	0,84	0,68	0,50
Thorn	1. X. 1881	141	3,50	1,75	1,14	0,97	0,83	0,75	0,61	0,43
	früher	141	3,36	1,68	1,06	0,91	0,77	0,70	0,60	0,44
Trachenberg	1. X. 1881	117	2,98	1,49	0,98	0,82	0,71	0,65	0,53	0,38
	früher	117	2,84	1,42	0,90	0,78	0,63	0,60	0,52	0,38
Wronke	1. X. 1881	52	1,44	0,72	0,50	0,43	0,35	0,32	0,27	0,23
	früher	51	1,32	0,66	0,46	0,40	0,33	0,30	0,28	0,20

übrigen Ausnahmetarife zu behandeln, würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten.

Nachdem wir nun den Tarif von 1877 bis 1881 einer Betrachtung unterzogen, müssen wir uns fragen, in welchem Maße die Station Posen der Oberschlesischen Bahn am Versand und Empfang von Gütern überhaupt

und speciell von Getreide und Mehl in dieser Zeit teilgenommen hat? Die Antwort giebt nun folgende Tabelle:

	Empfang	Versand
	der Station Posen an Gütern überhaupt	
1877	206 366,8 t	106 943,2 t
1878	194 671,4 t	87 524,4 t
1879	202 127,5 t	89 080,3 t
1880	204 439,5 t	104 373,8 t
1881	209 217,0 t	117 560,0 t
1882	216 342,0 t	112 685,0 t
	Empfang	Versand
	der Station Posen an Getreide	
1877	56 177,4 t	31 309,9 t
1878	46 263,7 t	28 558,0 t
1879	47 877,7 t	18 556,7 t
1880	40 439,8 t	18 067,7 t
1881	46 832,4 t	25 685,3 t
1882	49 861,0 t	38 674,8 t
	Empfang	Versand
	der Station Posen an Mehl	
1877	3 317,8 t	4 886,1 t
1878	1 877,2 t	3 649,8 t
1879	2 408,4 t	4 106,0 t
1880	2 207,4 t	5 841,8 t
1881	2 658,9 t	8 949,1 t
1802	3 170,7 t	5 366,0 t

Bei Beobachtung dieser Ziffern[1] bemerkt man, daß trotz der steigenden Bevölkerung der Getreideverkehr — abgesehen von 1881 — stagniert. Beim Versand von Getreide können wir wohl den Einfluß der Getreideernten ersehen. Infolge der schlechten Getreideernte im Jahre 1879 fiel der Versand um 35 %.

Die Märkisch-Posener Eisenbahn.

Der Lokaltarif der Märkisch-Posener Eisenbahn vom 1. Juli 1877 gab in mehreren Beziehungen Anlaß zu Klagen. Für die Relationen von kurzer Entfernung wurden im allgemeinen zu hohe Frachtsätze angesetzt. Der Specialtarif A_2 und III waren in wenig günstiger Weise normiert. Nach-

[1] Ich will aber gleich bemerken, daß den Verkehrsziffern, die ich bei der Behandlung der Tarifpolitik der Privatbahnen anführe, keine größere Bedeutung beigelegt werden darf, weil man aus ihnen nicht den Gesamtverkehr an Gütern und den an Getreide und Mehl in der Provinz Posen ermitteln kann. Auch fehlt hier die Hauptsache, da der Verkehr vor 1877 wegen Mangel an statistischem Material nicht verglichen werden kann.

dem die Bahn in das Eigentum des Staates übergegangen, wurde der Lokaltarif einer Umarbeitung unterzogen und zwar nach den Grundsätzen des bereits für die meisten Staatsbahnbezirke durchgeführten Reformtarifs. Dies brachte für die Provinz Posen im Gegensatz zu den Erhöhungen, die die Umarbeitung des Lokaltarifs der Oberschlesischen Eisenbahn veranlaßte, wünschenswerte Ermäßigungen mit sich. Auf wieviel sich dieselben beliefen, ersieht man aus der Tabelle VI (entnommen aus dem unten citierten Jahresbericht), in der die Frachtsätze des Tarifs der Märkisch-Posener Bahn vom 1. Juli 1877 mit denen des Staatsbahntarifs verglichen werden. Was die Beförderung von Getreide und Mehl betrifft, so besaß die Märkisch-Posener[1] Eisenbahn keinen Ausnahmetarif, stellte aber auf vielfaches Verlangen der Stadt Posen für die Route Posen-Berlin, eine der wichtigsten Relationen der Stadt Posen für den Getreide- und Mehlexport, einen Ausnahmetarif für Getreide und Mehl nach den Sätzen des Ostbahntarifs her. Diesen Tarif werden wir hier nicht behandeln, weil wir uns im umfangreichen Maße mit dem Staffeltarife der Ostbahn, bezw. des Direktionsbezirkes „Bromberg“ an späterer Stelle beschäftigen werden (vgl. S. 103).

Vergleichen wir nun die Verkehrsergebnisse der Märkisch-Posener Bahn von 1877—1880.

Von den in den Jahren 1877—1880 beförderten Gütern wurden Tonnenkilometer zurückgelegt einschließlich der Viehbeförderung.

1877	1878	1879	1880
33 395 671,2	37 663 919,9	38 098 443,6	36 033 543,4
	+ 12 %	+ 13 %	+ 9 %

gegen das Jahr 1877.

Die Anzahl der auf jedes Kilometer Bahnlänge kommenden Tonnenkilometer betrug:

1877	1878	1879	18880
122 823,3	138 484,4	140 119,3	132 525,8

Im Jahre 1881 sollte die Güterbeförderung nach den Berichten der Handelskammer zu Posen um 5,22 % gegen 1880 zugenommen haben; es fehlt das Material, um dieses festzustellen, da mit dem 1. Mai 1881 die Verwaltung der Märkisch-Posener Bahn der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin übertragen und ein von dieser Behörde ressortierendes Eisenbahnbetriebsamt in Guben errichtet wurde. Das Schlußergebnis aus diesen Zahlen bleibt für uns dasjenige, daß der Verkehr gegen 1877 zugenommen hat. Das Jahr 1878 bildet den Gipfelpunkt.

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1881 S. 45, 46: 1882 S. 30, 31.

Tabelle VI. Frachtsätze

pro 100 kg nach dem Lokaltarif der Märkisch-Posener Bahn vom 1. Juli 1877, verglichen mit den Staatsbahntaxen vom 1. April 1882.

Von Posen nach		Entfernung in km	Eilgut Mk.	Stückgut Mk.	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
					A_1 Mk.	B Mk.	A_2 Mk.	I Mk.	II Mk.	III Mk.
Dombrowka . .	1. VI. 1877	13	0,70	0,35	0,29	0,20	0,20	0,18	0,17	0,16
	1. IV. 1882		0,50	0,25	0,20	0,17	0,13	0,12	0,11	0,09
Otusch	1. VI. 1877	24	0,94	0,47	0,36	0,27	0,26	0,23	0,21	0,19
	1. IV. 1882		0,76	0,38	0,28	0,24	0,18	0,17	0,14	0,12
Buk	1. VI. 1877	29	1,04	0,52	0,39	0,30	0,28	0,25	0,23	0,20
	1. IV. 1882		0,88	0,44	0,31	0,27	0,21	0,19	0,16	0,14
Opalenitza . . .	1. VI. 1877	38	1,24	0,62	0,45	0,35	0,33	0,29	0,26	0,23
	1. IV. 1882		1,10	0,55	0,38	0,34	0,25	0,23	0,19	0,16
Eichenhorst . .	1. VI. 1877	46	1,42	0,71	0,50	0,40	0,38	0,33	0,29	0,25
	1. IV. 1882		1,30	0,65	0,45	0,40	0,29	0,27	0,22	0,18
Neutomischel .	1. VI. 1877	57	1,66	0,83	0,58	0,47	0,44	0,38	0,32	0,28
	1. IV. 1882		1,56	0,78	0,53	0,46	0,38	0,35	0,29	0,24
Bentschen . . .	1. VI. 1877	74	2,04	1,02	0,69	0,57	0,53	0,45	0,38	0,32
	1. IV. 1882		1,96	0,98	0,67	0,56	0,46	0,42	0,35	0,28
Bomst	1. VI. 1877	86	2,30	1,15	0,76	0,64	0,60	0,51	0,43	0,35
	1. IV. 1882		2,26	1,13	0,76	0,64	0,52	0,48	0,39	0,31
Stentsch . . .	1. VI. 1877	88	2,34	1,17	0,78	0,65	0,61	0,52	0,43	0,36
	1. IV. 1882		2,30	1,15	0,77	0,65	0,53	0,49	0,40	0,32
Heinersdorf . .	1. VI. 1877	97	2,54	1,27	0,84	0,71	0,66	0,56	0,47	0,38
	1. IV. 1882		2,52	1,26	0,84	0,70	0,58	0,53	0,43	0,34
Schwiebus . .	1. VI. 1877	99	2,58	1,29	0,85	0,72	0,67	0,57	0,47	0,39
	1. IV. 1882		2,56	1,28	0,85	0,71	0,59	0,54	0,44	0,34
Züllichau . . .	1. VI. 1877	103	2,68	1,34	0,87	0,74	0,69	0,58	0,49	0,40
	1. IV. 1882		2,66	1,33	0,89	0,74	0,64	0,58	0,48	0,35
Wutschdorf . .	1. VI. 1877	112	2,88	1,44	0,93	0,80	0,74	0,62	0,52	0,42
	1. IV. 1882		2,86	1,43	0,95	0,79	0,68	0,62	0,51	0,37
Topper	1. VI. 1877	119	3,02	1,51	0,98	0,84	0,78	0,65	0,54	0,44
	1. IV. 1882		3,02	1,51	1,00	0,83	0,72	0,66	0,54	0,38
Rothenburg . .	1. VI. 1877	121	3,08	1,54	0,99	0,85	0,79	0,66	0,55	0,45
	1. IV. 1882		3,06	1,53	1,01	0,85	0,73	0,66	0,54	0,39
Neu-Kunersdorf	1. VI. 1877	126	3,18	1,59	1,02	0,88	0,82	0,69	0,57	0,46
	1. IV. 1882		3,18	1,59	1,04	0,88	0,75	0,69	0,56	0,40
Sternberg . . .	1. VI. 1877	135	3,38	1,69	1,08	0,93	0,87	0,73	0,60	0,48
	1. IV. 1882		3,38	1,69	1,10	0,93	0,80	0,73	0,59	0,42
Crossen	1. VI. 1877	143	3,56	1,78	1,13	0,98	0,91	0,76	0,63	0,51
	1. IV. 1882		3,54	1,77	1,16	0,98	0,84	0,76	0,62	0,43
Reppen	1. VI. 1877	152	3,76	1,88	1,19	1,04	0,96	0,80	0,66	0,53
	1. IV. 1882		3,74	1,87	1,22	1,03	0,88	0,80	0,65	0,45
Merzwiese . . .	1. VI. 1877	154	3,80	1,90	1,21	1,05	0,97	0,81	0,66	0,53
	1. IV. 1882		3,78	1,89	1,23	1,04	0,89	0,81	0,66	0,46
Guben	1. VI. 1877	173	4,22	2,11	1,33	1,16	1,08	0,89	0,73	0,59
	1. IV. 1882		4,20	2,10	1,36	1,16	0,99	0,90	0,73	0,50
Frankfurt a./O.	1. VI. 1877	174	4,24	2,12	1,34	1,17	1,08	0,90	0,73	0,59
	1. IV. 1882		4,22	2,11	1,37	1,16	0,99	0,90	0,73	0,50

Wie nahm nun die Stadt Posen an diesem Verkehr teil?

Die Güterfrequenz ergiebt folgende Tabelle:

	Empfang	Versand
	Posens an Gütern überhaupt	
1877	25 394,22 t	92 204,96 t
1878	42 601,07 t	96 692,26 t
1879	32 818,51 t	94 534,82 t
1880	57 950,21 t	110 884,34 t
	Empfang	Versand Posens an Getreide
1877	974,74 t	33 530,31 t
1878	1 028,60 t	36 260,03 t
1879	753,31 t	39 157,92 t
1880	1 389,31 t	28 824,34 t
	Empfang	Versand Posens an Mehl
1877	281,21 t	4 984,07 t
1878	242,22 t	5 284,97 t
1879	345,46 t	6 806,58 t
1880	344,20 t	8 479,07 t

Diese Zahlen weisen auf eine Zunahme des Güterverkehrs der Station Posen im allgemeinen hin, sowohl was den Empfang als auch den Versand betrifft. Die Einfuhr von Getreide zeigt keine Regelmäßigkeit; der Versand dagegen nahm in den ersten zwei Jahren zu, während er 1880 sank. Die Einfuhr von Mehl nahm auch zu; die Ausfuhr stieg sogar auf das Doppelte.

Die Posen-Kreuzburger Bahn[1].

Die Einheitssätze pro tkm waren folgende:

	Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III
auf der Posen-Kreuzburger Bahn	10,66	6,67	6,00	5,00	4,53	3,47	2,70
auf den preußischen Staatsbahnen	11	6,7	6,00	5,00	4,5	3,5	2,6 (2,2)

Wenn man die zwei Rubriken vergleicht, so enthalten sie, abgesehen von der Stückgutklasse und dem Specialtarif III, nicht erhebliche Abweichungen. Neben den Einheitssätzen sind aber noch die Expeditionsgebühren in Vergleich zu stellen. Die Posen-Kreuzburger Bahn berechnete gleichmäßig für alle Entfernungen einen festen Satz von 20 Pf. pro 100 kg, nur hatte sie direkt im Gegensatz zu dem System der Staatsbahnen für einige Tarifklassen das Princip angenommen, die Expeditionsgebühr mit der steigenden Entfernung geringer werden zu lassen. Die Verstaatlichung hat auf den Lokaltarif der Posen-Kreuzburger Bahn nicht zu günstig eingewirkt. Unverändert blieb die Wagenladungsklasse B; durchgehends ermäßigt wurde

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1882 S. 24—27.

der Specialtarif III. In den übrigen Tarifklassen traten teils Ermäßigungen, teils Steigerungen ein, und zwar wurde der Nahverkehr der Bahn verbilligt im einzelnen bis um 9 Pf. pro 100 kg, während in den Relationen von mehr als 100 km Länge durchweg Verteuerungen Platz griffen. Diese letzteren bezifferten sich in maximo

bei Stückgut und in der Klasse A_2 auf 7 Pf. }
im Specialtarif I. . . . . „ 6 „ } pro 100 kg
„ „ II. . . . . „ 3 „ }

Die Erhöhungen in der Klasse A_1 waren nicht bedeutend.

Den Artikeln Getreide und Mehl hatte die Posen-Kreuzburger Bahn eine Frachtvergünstigung bewilligt; sie berechnete nicht den normalen Satz des Specialtarifs I von 4,53 Pf. pro Tonnenkilometer, sondern einen Ausnahmesatz von 4 Pf. Nach der Verstaatlichung der Bahn trat an die Stelle dieses Ausnahmetarifs der normale Satz des Specialtarifs I, 4,5 Pf. pro tkm; dies war mit einer Tariferhöhung für Getreide gleichbedeutend, soweit dasselbe über Strecken von mehr als 50 km Länge transportiert wurde. Um Beispiele anzuführen, kosteten 10 000 kg Getreide nach Ostrowo von Posen 7 Mk., von Kreuzburg bis Posen 1 Mk. mehr als nach dem Lokaltarif.

Was nun den Gesamtverkehr auf der Posen-Kreuzburger Bahn betrifft, so wurden befördert

1876	151 653,7 t
1877	190 653,3 t
1878	335 903,5 t
1879	344 561,3 t
1880	358 214,6 t

Der Verkehr hat sich also in den Jahren 1876—1880 verdoppelt. Den Versand und Empfang von Getreide zeigt die Tabelle VII. Aus dieser ersieht man, daß der Getreideverkehr nach der guten Ernte im Jahre 1878 bedeutend sich gestaltete, infolge der schlechteren Ernte im Jahre 1879 aber gesunken ist. Auch das Jahr 1880 weist einen Rückgang in dem Getreideverkehr auf infolge des Inkrafttretens des Getreidezolles im Jahre 1879. 1881 und 1882 stieg der Getreideverkehr, erreichte aber nicht seine frühere Höhe.

Die Oels-Gnesener Eisenbahn[1].

Auch in diesem Falle beginnen wir mit den Einheitssätzen pro tkm und vergleichen dieselben, ebenso wie wir früher gethan, mit denen des Reformtarifs.

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen für 1882 S. 24—27.

Tabelle VII. **Versand und Empfang von Getreide auf den Stationen der Posen-Kreuzburger Bahn für 1878—1882.**

	1878		1879		1880		1881		1882	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Posen	3 495,4	40 515,7	13 737,0	38 280,2	9 971,9	24 413,3	9 966,1	29 402,2	5 298,3	28 195,3
Gondek	142,9	300,6	—	80,7	494,7	151,1	546,8	112,6	830,4	90,4
Schroda	3 476,8	20,4	4 148,8	100,5	110,8	344,1	3 537,4	472,4	3 537,3	212,0
Sulencin	101,0	—	212,1	—	232,5	30,3	272,7	71,2	323,7	30,4
Falkstätt	2 425,9	170,9	2 156,5	211,2	2 410,7	362,8	2 315,5	221,3	2 371,7	171,8
Jarotschin	6 988,4	1 354,9	7 975,4	382,7	5 847,9	424,4	5 912,2	255,3	5 725,2	730,1
Kotlin	1 040,5	21,0	1 272,0	20,0	1 009,2	10,2	928,6	50,5	1 701,6	20,0
Pleschen	5 732,6	60,8	5 699,1	100,2	3 651,9	90,9	4 251,1	502,5	5 802,6	100,8
Biniew	751,4	—	903,9	80,0	698,8	10,1	637,8	61,4	954,4	10,0
Ostrowo	28 200,1	21,5	20 219,4	301,7	16 624,5	494,8	16 933,2	1 159,6	22 071,5	225,5
Przygodzice	19,8	—	20,5	—	1 202,5	—	40,3	—	50,2	—
Antonin	—	—	10,0	20,0	—	20,4	30,3	—	10,1	—
Schildberg	3 325,4	159,8	3 336,2	140,4	3 063,4	151,6	3 365,0	171,1	3 042,7	90,7
Domanin	602,0	140,2	786,3	81,2	131,8	10,0	70,4	20,2	223,4	10,2
Kempen	928,5	15 630,5	291,9	21 160,6	1 222,0	18 829,1	775,2	17 891,6	192,0	23 444,9
Lenka	20,0	—	40,6	20,0	50,5	50,4	40,0	30,0	20,1	—
Pitschen	604,1	—	721,2	50,1	729,4	70,2	824,2	190,2	650,1	50,4
Kreuzburg	1245,8	704,6	481,4	983,3	1 083,0	3 071,8	2 637,5	2 200,3	1 006,5	1 084,9

Es wurden erhoben pro Tonnenkilometer[1] in Markpfennigen

	Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III
auf der Oels-Gnesener Bahn	11,00	6,67	6,00	5,50	4,53	3,50	2,70
auf den preußischen Staatsbahnen	11,00	6,70	6,00	5,00	4,50	3,50	2,60 resp. 2,20

Diese zwei Zeilen enthalten, abgesehen im Specialtarif A_2 und III, nicht erhebliche Abweichungen voneinander.

Wie verhielt es sich mit der Expeditionsgebühr? Die Staatsbahnverwaltung hatte für ihren Tarif, wie wir schon an anderen Stellen bemerkt haben, die Expeditionsgebühr mit der kürzeren Entfernung ermäßigt. Die Oels-Gnesener Bahn dagegen berechnete gleichmäßig für alle Entfernungen einen festen Satz von 20 resp. 12 Pf. pro 100 kg. Das praktische Ergebnis der mit der Verstaatlichung gegebenen Tarifänderungen stellte sich darnach folgendermaßen:

Unberührt blieb im Tarifsatz im allgemeinen die Wagenladungsklasse B, durchweg ermäßigt wurden die Klassen A_2 und Specialtarif III, und zwar im Betrage von 3 bis 8 Pf. pro 100 kg. Besonders dem Transport auf kurze Entfernungen kam die Tarifreduktion zugute; in den Relationen von 100 km und darüber hielten sich die früheren Sätze und die Sätze des Staatsbahntarifs meist die Wage. In Bezug auf die regulären Tarifklassen hatte die Aufhebung des Lokaltarifs der Oels-Gnesener Bahn vom 1. Juli 1877 durch den Staatsbahntarif umfangreiche Frachtermäßigungen zur Folge. Diese traten aber nicht bei dem Getreideausnahmetarif der Oels-Gnesener Bahn ein. Diese hatte dem Getreide und Mehl eine Frachtvergünstigung gewährt, indem sie diesen Artikeln einen Satz von 4 Pf. berechnete. Nach der Ersetzung des Lokaltarifs durch den Reformtarif wurden Getreide und Mehl nach Specialtarif I, d. h. 4,5 Pf. pro Tonnenkilometer befördert. Dies bedeutete eine Tariferhöhung für Getreide. So kamen bei längeren Relationen der Oels-Gnesener Bahn Frachterhöhungen bis 8 Mk. heraus.

Auch an dieser Stelle schildere ich die Verkehrsergebnisse, soweit das Material zur Verfügung stand.

Der Verkehr auf der Oels-Gnesener Bahn hat sich folgendermaßen entwickelt:

	überhaupt	an Getreide	an Mehl
1877	116 903,0 t	27 631,0 t	732,4 t
1878	128 348,6 t	34 035,1 t	621,5 t
1879	157 841,8 t	33 447,7 t	915,2 t
1880	161 102,2 t	25 942,0 t	1 372,2 t
1881	209 102,0 t	28 828,0 t	2 076,0 t
1882	258 058,0 t	28 828,0 t	?

[1] Diese Sätze sind wirkliche, keine Maximalsätze.

Die Zahl der gefahrenen Tonnen nahm bis 1881 regelmäßig zu, bis sie im Jahre 1882 sich sogar verdoppelt hatte. Was den Verkehr von Getreide betrifft, so sehen wir in den angeführten Zahlen ebenso wie bei den der Posen-Kreuzburger Bahn die Wirkungen der Mißernte im Jahre 1879 und der Einführung des Getreidezolles deutlich vor Augen; infolge des Inkrafttretens des letzteren sank der Getreideverkehr ganz bedeutend. Hand in Hand ging nicht damit der Verkehr von Mehl; mit Ausnahme vom Jahre 1878 nahm derselbe zu; im Jahre 1881 stieg er fast auf das Dreifache.

Es muß hier noch erwähnt werden, daß zwischen den vier behandelten Bahnen Verbandstarife bestanden einerseits mit Staatsbahnen, andererseits mit anderen Privatbahnen. Diese Verbandstarife waren meist direkte Tarife; sie bestanden aus einem Kilometerzeiger und einer Kilometertariftabelle. So war für die Provinz Posen einer der wichtigsten der Preußisch-Oberschlesische Verbandstarif. Ein Wirrwarr von Tarifen, in dem jede Privatbahn durch Eintritt in den Verband nur ihre Existenz zu wahren suchte — da infolge der immer mehr vor sich gehenden Verstaatlichung der Bahnen und infolge des Baues von Eisenbahnlinien auf Staatskosten für sie die Stunde des Untergangs geschlagen —, in dem die eine Stadt mehr begünstigt wurde als eine andere, so z. B. kamen direkte Tarife zwischen Posen und der Oels-Gnesener Bahn erst im Jahre 1882 zustande, weil die Direktion der letzteren mehr der Stadt Breslau geneigt war.

Da die vorliegende Arbeit die Tarifpolitik für Getreide und Mehl im Auge hat, so gelangen wir, wenn wir das Vorhergesagte kurz zusammenfassen, zu dem Resultat, daß die Verstaatlichung der Oberschlesischen, Märkisch-Posener, Posen-Kreuzburger und Oels-Gnesener Bahnen eine Verteuerung der Transporte der betreffenden Artikel von mindestens 7 % und nicht über 9 % pro Tonnenkilometer nach sich zog.

B. Tarifpolitik der Staatseisenbahnen in der Provinz Posen „was den Transport von Getreide und Mehl betrifft“ innerhalb der Grenzen des Deutschen Reichs. Ihre Wirkungen.

a. Die Periode von der Verstaatlichung bis 1891.

Nach den Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs werden Getreide, Mehl und Mühlenfabrikate zu dem Frachtsatze des Specialtarifs I, 4,5 Pf. für ein Tonnenkilometer bei Versendung von mindestens 10 000 kg in einem Frachtbrief, und zu 5 Pf. für ein Tonnenkilometer bei Versendung von mindestens 5000 kg in derselben Weise (Wagenladungsklasse A_2) auf

der Eisenbahn befördert, während die Kleie[1] als Abfallprodukt zu dem Frachtsatze des Specialtarifs II 3,5 Pf. verladen wird. An Expeditionsgebühren werden außer den genannten Streckensätzen erhoben pro 100 kg:

bis 50 km	6 Pf.
51—100 „	9 „
ab 101 „	12 „

In dem Specialtarif I wird unter Getreide „Getreide aller Art" als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Hirse und Buchweizen, ferner Hülsenfrüchte, auch geschälte, erwähnt[2]. „Die Anführung[3] eben bezeichneter Artikel ist nach dieser Fassung nur als eine beispielsweise anzusehen. Es fallen also alle hier nicht genannten Getreidearten unter diese Position, ebenso die Unterarten der genannten, z. B. die von Weizen „Spelz". Da ferner eine Einschränkung nicht gemacht ist, gebührt der Specialtarif I den verschiedenen Getreidearten in dem Zustande, in welchem sie als Getreide in den Handel kommen, also auch „gereinigt"; „ferner Hülsenfrüchte, auch geschälte," hierunter sind nach Absicht des Tarifs, die, wie Getreide, zum Genuß von Mensch oder Tier dienenden Hülsenfrüchte aller Art in dem Zustande zu verstehen, in welchem sie als Hülsenfrüchte in den Handel kommen, also die geschälten, getrockneten Früchte der betreffenden Pflanzen. Nicht unter diese Tarifposition fallen die in Hülsen oder Schotenform vorkommenden Früchte anderer Pflanzenarten, die anderen als Nahrungszwecken dienen, z. B. zum Färben, Gerben, ferner ebensowenig Hülsenfrüchte in frischem Zustande als frische Gemüse und die unter der Position „Feld- und Gartenfrüchte" erwähnten Artikel." Getreide (Weizen, Roggen, Gerste) geröstet rangiert ebenfalls im Specialtarif I.

Zu den Mühlenfabrikaten wird nach dem Specialtarif I Mehl aus Getreide oder Hülsenfrüchten, auch Braunmehl, Spelz- und Griesmehl,

---

[1] Die Äußerungen der zuständigen Behörden der Provinz Posen betreffs der Versetzung sämtlicher Futtermittel des Specialtarifs II inkl. Kleie in den Specialtarif III waren verschieden, bald bejahend, bald verneinend.

[2] Getreide aller Art und Hülsenfrüchte wie im Specialtarif I genannt (ausgenommen geröstetes Getreide), ferner geschältes Getreide und Getreide- (Weizen-, Mais-, Hafer- u. s. w.) Keimlinge werden „als Stückgut verladen" nach dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter befördert zu dem Frachtsatze von 8 Pf. für das Tonnenkilometer. An Expeditionsgebühren werden erhoben:

von 1—10 km	10 Pf.	von 41—50 km	14 Pf.	von 81— 90 km	18 Pf.
„ 11—20 „	11 „	„ 51—60 „	15 „	„ 91—100 „	19 „
„ 21—30 „	12 „	„ 61—70 „	16 „	über 100 „	20 „
„ 31—40 „	13 „	„ 71—80 „	17 „		

Mehl ist in diesem Specialtarif nicht angeführt; wohl aber Fleischfuttermehl, Kleie, Maiskuchenmehl und Ölkuchenmehl, die unter die Position „Futtermehl" fallen. Siehe Deutscher Eisenbahngütertarif Teil I Abt. B. Gültig vom 1. Januar 1900.

[3] F. Lehmann, Erläuterungen zum deutschen Eisenbahntarif. Wiesbaden 1889.

Gerstenmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschältes und geschrotenes Getreide, sowie Futtermehl gerechnet. Alle anderen in Mühlen verarbeiteten Stoffe, z. B. Oelkuchenmehl, fallen nicht unter diese Position.

Die Eisenbahn befördert[1] somit die Fabrikate zu demselben Preise wie das Rohprodukt. Welche Gründe bei der auf den ersten Blick auffälligen gleichen Tarifierung von Mehl und Getreide mitgespielt haben, schildert Heinsius[2] in seinen „Allgemeinen Tarifvorschriften" auf Seite 35. „An sich erscheint es unkonsequent, daß das Rohprodukt oder besser Halbfabrikat Getreide zu dem gleichen Satze tarifiert, wie das daraus gewonnene Fabrikat Mühlenfabrikate. Die gleichmäßige Tarifierung ist jedoch aus der Erwägung hervorgegangen, daß durch die infolge der Gleichheit der Tarifierung ermöglichten Transporte von Getreide und Mühlenfabrikaten die Mühlenindustrie in den Getreide produzierenden Gegenden entwickelt werden würde, während sie sonst an die Konsumtionsplätze gewiesen worden wäre. Einerseits ist es von wirtschaftlicher Bedeutung, die Mühlenindustrie in den meist industriearmen Getreideproduktionsgegenden zu ermöglichen, andererseits gebietet es das volkswirtschaftliche Interesse, daß die bei der Mühlenfabrikation entstehenden Abfälle, welche für die Landwirtschaft von größtem Werte sind, auch direkt an Ort und Stelle der Produktion unter Vermeidung unwirtschaftlicher Transportkosten verwertet werden können."

Von den Momenten, welche hauptsächlich seiner Zeit für die Zuweisung von Getreide und Mehl in den Specialtarif I maßgebend waren, verdienen nach Hampke in seiner unten citierten Schrift und jedenfalls mit Recht Erwähnung folgende:

1. Die durchschnittlich gleiche Höhe des Frachtsatzes auf den Staats- und Privatbahnen vor dem Inkrafttreten des Reformtarifs.

2. Die große Masse des jährlich auf der Eisenbahn bewegten Getreides und Mehles.

In neuester Zeit ist von den königlich bayerischen Staatseisenbahnen bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen der Antrag gestellt worden, Mehl und Mühlenfabrikate aus dem Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse zu versetzen. Dieser Antrag ist in der Sitzung des Bezirkseisenbahnrates zu Bromberg am 25. Nov. 1898 einstimmig abgelehnt worden. Auch die beiden Handelskammern zu Posen

[1] Dr. C. Hampke, Gleiche oder verschiedene Tarifierung von Getreide und Mehl im deutschen Eisenbahnverkehr, in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Dritte Folge. Vierter Band. Jena 1892.

[2] Heinsius, Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. Berlin 1885.

und Bromberg haben sich entschieden gegen diesen Antrag ausgesprochen, und zwar die erstere in einem ausführlichen Schreiben[1] an die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau. Die hauptsächlichsten Gründe gegen diesen Antrag sind folgende:

„In dem Regierungsbezirk Posen wird Roggenmehl in kleinen Mengen eingeführt, aber infolge der Überproduktion in großen Quantitäten auf weitere Entfernungen, und zwar hauptsächlich per Bahn versandt. Der Wasserweg wird wegen der schwachen Leistungsfähigkeit der Warthe, in der Hauptsache aber deshalb weniger für die Mehltransporte gewählt, weil er für manche Mühlen, beispielsweise in Lissa und Ostrowo, und für viele Relationen, wie für den Mehlversand von Posen nach Schlesien und Königreich Sachsen, gar nicht in Betracht kommt. Wird die Mehlfracht verteuert, so wird dadurch naturgemäß der Absatz des Roggenmehles für die großen und mittleren Mühlen, die für den Eisenbahnversand von Mehl auf weitere Entfernungen nur in Betracht kommen, erschwert und verringert. Diese Mühlen müssen ihren Betrieb einschränken, wenn es ihnen nicht gelingt, auf Kosten der kleinen, in der näheren Umgebung vorhandenen und nur Roggen vermahlenden Wind- und Wassermühlen sich in dieser ein neues Absatzgebiet zu erobern, bezw. das vorhandene zu erweitern. Also werden durch die Versetzung des Mehles in die allgemeine Wagenladungsklasse nicht nur die großen und mittleren Mühlenbetriebe geschädigt, sondern auch die kleinen. Weizenmehl wird nur in kleinen Quantitäten aus dem Regierungsbezirk Posen ausgeführt, dagegen in größeren Mengen per Bahn und zu Wasser eingeführt. Wird nun die Eisenbahnfracht für Mehl verteuert, so ist es selbstverständlich, daß sich die Weizenmehlzufuhren mehr dem Wasserwege zuwenden.

„Soweit die Mühlen im Regierungsbezirke Posen ihr Getreide nicht per Achse heranholen, beziehen sie es ausschließlich per Bahn. Wenn nun das Getreide billiger verfrachtet wird als Mehl, so ist zu erwarten, daß das Getreide, welches bisher in Gestalt von Mehl versandt wurde, künftig unverarbeitet zur Versendung gelangt, und daß damit der einheimischen Mühlenindustrie der Getreideeinkauf erschwert werde. Die Verhältnisse, die seiner Zeit für die gleiche Tarifierung maßgebend waren, haben sich nicht geändert. Auch wird Mehl in den Nachbarländern nicht zu höheren Frachtsätzen befördert wie Getreide; durch die fragliche Maßnahme würde also die einheimische Mühlenindustrie schlechter gestellt als die ausländische".

Was nun die Ansicht der Landwirte betrifft, daß nach Erhöhung der

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1898 S. 85—87.

Mehlfracht die Mühlen mehr als bisher einheimisches Getreide verarbeiten werden, so wird in diesem Schreiben der Handelskammer darauf hingewiesen, daß die Mühlen Posens in der Regel nur inländisches Getreide verarbeiten (vgl. dazu Seite 72).

Das eben Gesagte hat auch Geltung für die Mühlenindustrie im Regierungsbezirk Bromberg[1]. Jede Tariferhöhung würde hier die Müllerei bedeutend schädigen, denn sie bildet im Wirtschaftsleben dieses Regierungsbezirkes einen sehr wesentlichen Bestandteil. Einmal gehört sie zu den bedeutenden Gewerbebetrieben in einer relativ industriearmen Gegend, und alsdann ist sie eine der wichtigsten Stützen der Landwirtschaft.

Was den Mehlversand der Mühlen im Bromberger Bezirke betrifft, so betrug derselbe:

auf Entfernungen von km	von Großmühlen[2]	von sämtlichen Mühlen
1— 100	5 691 t	26 405 t
101— 200	7 660 t	13 059 t
201— 300	1 328 t	3 460 t
301— 400	4 139 t	6 769 t
401— 500	702 t	1 390 t
501— 600	153 t	303 t
601— 700	321 t	381 t
701— 800	166 t	466 t
801— 900	334 t	334 t
901—1000	285 t	285 t
1001—	78 t	78 t

Die Getreide- und Mehlgrundtaxen sind seit Einführung des Reformtarifs bis jetzt, abgesehen von Ausnahmetarifen, welche — wie wir später sehen werden — sei es nur für bestimmte Relationen, sei es nur für specielle Getreidearten, sei es nur für Mehl allein Geltung haben, und mit Ausnahme der Zeit des Staffeltarifs in den Jahren 1891—1894, und des seit 1895/96 zur Geltung gelangten Tarifs zur Ausfuhr über See und Landesgrenze auf allen preußischen Staatseisenbahnen, nicht ermäßigt worden. Das eben Gesagte gilt auch selbstverständlich von der Beförderung des Getreides und Mehles auf den Staatseisenbahnen der Provinz Posen.

Letztere gehört zu den Teilen der preußischen Monarchie, für welche seit längerer Zeit ein Ausnahmetarif für Getreide und Mehl besteht. Es handelt sich um den Tarif im Bereiche des Eisenbahndirektionsbezirkes Bromberg[3],

---

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg für 1898, S. 14.

[2] Als Großmühlen sind solche gerechnet, die jährlich mehr als 6000 t Mehl herstellen.

[3] Bericht der Eisenbahndirektion zu Bromberg 1881.

d. h. im Nordosten und Nordwesten. Diesem Ausnahmetarif ist auf Entfernungen bis 50 km der bei den preußischen Staatseisenbahnen gültige Einheitssatz (Specialtarif I) von 4,5 Markpfennigen pro Tonnenkilometer zugrunde gelegt. Auf weitere Entfernungen fällt der Einheitssatz des Ausnahmetarifs in der Weise, daß auf Entfernungen von

50–400 km	3,8	Markpfennige pro Tonnenkilometer.	
401—450 „	3,7	+ 6 Pf.	von 1— 50 km
451—500 „	3,6	+ 9 „	„ 51—100 „
501—550 „	3,5	+ 12 „	über 100 km
551—600 „	3,4	an Expeditionsgebühren.	
601—651 „	3,3		
651—800 „	3,2		

eingerechnet wurden.

Dieser Tarif wurde 1881 mit der Behauptung angegriffen, daß durch denselben die Einfuhr russischen Getreides begünstigt werde[1]. Daraufhin wurde eine Untersuchung bezüglich dieses Tarifs seitens der Direktion der ehemaligen königlichen Ostbahn angestellt. Diese ergab: daß bei Aufhebung dieses Ausnahmetarifs der wesentlich höhere Frachtsatz von 4,5 Markpfennigen pro Tonnenkilometer erhoben werden, und diese Frachterhöhung nicht das Ausland, sondern der Händler und einheimische Produzent zu zahlen haben würde. Von dem gesamten Getreideverkehr der damaligen königlichen Ostbahn entfielen 1878/80 160 685 t, 25 % des Gesamtverkehres, auf den Import aus Rußland, und von diesen wurden noch 64 371 t, also 40 %, auf Entfernungen von 1—50 km zu dem normalen Frachtsatze von 4,5 Pf. befördert. Die übrigen 60 % verteilten sich mit 77 358 t (57 %) auf Entfernungen von 50—400 km, 13 120 t (3 %) auf Entfernungen über 450 km. Auf diese 60 % reduzierte sich demnach die Transportermäßigung im Verkehr mit Rußland. Von größerer Tragweite war die Frachtermäßigung für das inländische Getreide; denn 263 936 t = 54 % des Gesamtverkehrs wurden zu jenen Ausnahmetarifen befördert. Es war somit ganz klar, daß überwiegend der inländische Produzent durch Aufhebung dieses Ausnahmetarifes benachteiligt wäre. Auch wies die vergleichende Verkehrsstatistik der Jahre 1877—1879 deutlich nach, daß trotz des Ausnahmetarifes der Import aus Rußland ganz erheblich gesunken war. Er betrug

1877/78	408 862 t = 1/2	des Gesamtverkehres
1878/79	221 468 t = 1/3	„ „
1879/80	160 685 t = 1/4	„ „

Dadurch schien erwiesen, daß dieser Ausnahmetarif fast gar keinen Einfluß auf die Einfuhr ausländischen Getreides hatte und der Vorteil dieses

[1] Bericht der Eisenbahndirektion zu Bromberg 1881.

Tarifes vorwiegend den einheimischen Produzenten und Händlern zugute kam. Allerdings muß hier bemerkt werden, daß die Statistik mit Vorsicht zu gebrauchen ist, da in die untersuchten Jahre der russisch-türkische Krieg, sowie die Einführung des deutschen Zolles fällt.

Die Politik[1], das ausländische Gut nicht billiger als das nationale zu befördern, wurde namentlich vom Fürsten Bismarck befürwortet. In seiner großen Rede[2] vom 8. Mai 1879 zur Begründung seiner neuen Handelspolitik, insbesondere des autonomen Zolltarifs, beklagte Bismarck, daß in der ganzen Debatte die Frage der Eisenbahntarife, ohne welche der Zolltarif keine Selbständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung habe, nicht erwähnt worden sei. Demselben Geiste entsprach die Erklärung[3] Maybachs am 8. November 1879. „Wenn es sich darum handelt, ein Eisenbahn- oder ein Landesinteresse zurückzustellen," sagte Maybach, „so bin ich geneigt, das Eisenbahninteresse zurückzustellen. Insbesondere kann ich nicht zulassen, daß ausländische Produkte beim Transport begünstigt werden. Eine solche Tarifpolitik ist nur eine Folge der Zersplitterung unseres Eisenbahnwesens. Jede Eisenbahn hat nur die Bedürfnisse ihres Netzes im Auge, ohne sich darum zu kümmern, daß andere Gebiete dadurch geschädigt werden."

Eine Ersetzung des vorher behandelten Bromberger Ausnahmetarifs durch den Satz des Specialtarifs I würde nicht unwesentlich auf den Handel

---

[1] Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 3. Sept. 1898 S. 1033.

[2] „Ich habe in der Debatte (über den Zolltarif) die Erwähnung eines Gebietes vermißt, ohne welches der Zoll keine Selbständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung hat, das ist die Frage der Eisenbahntarife. Sie schwebt allerdings auf einem anderen Gebiete, sollte aber womöglich gleichzeitig gelöst werden, denn es ist unmöglich, eine Zollpolitik unabhängig von der Eisenbahnfrachtpolitik zu treiben. Solange die Tendenz unserer Eisenbahnen darauf gerichtet ist, wohlfeiler in das Land hereinzuführen, als sie das, was Ausfuhr ist, herausführen, solange haben wir einen Gegenzoll gegen unseren Zolltarif, eine Einfuhrprämie, die beispielsweise im Getreide, wie ich mich in dem Briefe an Herrn von Thüngen geäußert habe, häufig das Doppelte, manchmal das Drei- und Vierfache des Zolles betragen kann. Solange wir diesen Krebsschaden unserer Produktion haben, daß jedes deutsche, einheimische, nationale Gut teuerer gefahren wird als das ausländische, solange kann bei Massengütern kein Grenztarif helfen. Zu meiner Freude hat in Preußen in der Eisenbahnpolitik eine Umkehr seit Jahr und Tag schon stattgefunden, in den Staatsbahnen der verbündeten Staaten hoffe ich, daß diese bald eintreten wird, wenn auch bisher der Thaler, der aus den Eisenbahnrevenüen kommt, noch einen höheren Wert zu haben scheint wie derjenige, der aus anderen Finanzquellen herrührt. Vielleicht sind die Eisenbahnminister in den Einzelstaaten mächtiger als die Finanzminister, ich weiß nicht, woran das liegt".

[3] Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 3. Sept. 1898 S. 1037.

einwirken. Ein Waggon Getreide von Bromberg nach Berlin (333 km) kostete nach dem Ausnahmetarif und kostet noch jetzt 139 Mark, im Falle der Erhöhung des Satzes auf den Specialtarif I würde derselbe Wagen fortan 162 Mk. kosten, also um 23 Mk. mehr. Da, wie wir im allgemeinen Teil gesehen, zu den Hauptabsatzgebieten des Posener Getreides und Mehles auch Brandenburg mit Berlin gehört, und dieser behandelte Ausnahmetarif von der östlichen Grenze bis Berlin Geltung hat, so zeigt wohl dieses eben erwähnte Beispiel, wie günstig auch jetzt die Wirkungen dieses Tarifs für die Landwirtschaft und den Getreidehandel sind. Von einer Begünstigung Rußlands durch diesen Tarif kann man auch jetzt nicht sprechen, da wenigstens die Einfuhr von Getreide aus Rußland in die Grenzen der Provinz Posen (siehe Anhang Tabelle II) wesentlich infolge der Getreidezölle abgenommen hat.

Wie schon oben gesagt, gingen anfangs der achtziger Jahre die Privatbahnen der Provinz Posen allmählich in die Hände des Staates über. Ihre Lokaltarife wurden nun beseitigt, an ihre Stelle traten die Gütertarife mit den Staatsbahntaxen. Der Berechnung der neuen einheitlichen Tarife wurden überall die kürzesten Entfernungen zu Grunde gelegt.

Es ist lehrreich, die Ursachen der häufigen Umwandlungen dieser Staatsbahngütertarife in Posen für Getreide und Mehl zu verfolgen, denn es ergiebt sich die überraschende Thatsache, daß nicht immer principiellen Erwägungen, sondern manchmal bloß einem zufälligen Umstande die eine Eisenbahnstrecke den billigeren Tarif zu verdanken hatte vor der anderen.

Für die Relationen Posen-Berlin und Posen-Küstrin waren früher die Sätze des preußisch-oberschlesischen Verbandstarifs maßgebend. In diesem Tarife bestanden für Getreide und Mehl Ausnahmesätze, die unter Zugrundelegung der im Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gültigen Taxen gebildet waren; die Frachten, welche für Getreide und Mehl im Verkehr zwischen Posen einerseits und Berlin (255 km) wie Küstrin (186 km) andererseits nach jenem Verbandstarif zur Erhebung gelangten, betrugen 1,09 bezw. 0,87 Mark pro 100 kg (Einheitssatz 3,8 Pf. + 12 Pf. Expeditionsgebühr). Als nun die bezeichneten Relationen aus dem preußisch-oberschlesischen Verbandstarif ausschieden und in den Lokaltarif für den Direktionsbezirk Berlin, in dessen Getreideausnahmetarif Posen nicht aufgenommen war, übergingen, erfuhren die Sätze für Getreide und Mehl von Posen nach Berlin und Küstrin eine Erhöhung von 0,18 resp. 0,14 Mk. pro 100 kg nach dem Specialtarif I. Erst auf Antrag der Handelskammer wurden die früheren Tarifsätze wiederhergestellt. Diese Ausnahmesätze bestehen jetzt noch im Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehr, und zwar zwischen Posen, den

Stationen der früheren Oels-Gnesener Bahn und denen der Posen-Stralkowo-Bahn einerseits und Berlin und wenigen Stationen des Berliner und Stettiner Direktionsbezirkes wie z. B. Kolberg andererseits. Nach den pommerschen Seehäfen gilt seit 1895 der Seehafenausnahmetarif, der weiter unten behandelt werden wird, doch bleiben, soweit sich nach den für Getreide bereits bestehenden Ausnahmetarifen für einzelne Entfernungsstufen niedrigere Frachtsätze als nach dem Seehafen-Ausnahmetarife ergeben, diese niedrigen Sätze daneben in Geltung.

In dem am 1. April 1895 herausgegebenen Lokaltarif des Eisenbahndirektionsbezirkes Breslau, zu dem der südliche Teil der Provinz Posen gehörte, waren die Ausnahmetarife der früheren Oels-Gnesener und Posen-Kreuzburger Bahnen nicht mehr zu finden. In diesem ganzen Bezirk zahlte und zahlt noch jetzt Getreide und Mehl die Fracht des Specialtarifs I mit Ausnahme der Relation Posen-Stralkowo, auf der der Bromberger Getreide- und Mehltarif Geltung hat. Wir haben schon oben nachgewiesen, inwieweit die Ersetzung der auf den beiden genannten Privatbahnen gültigen Ausnahmetarife durch Einstellung der normalen Sätze des Specialtarifs I Frachtverteuerungen zur Folge hatte. Trotzdem ein Bedürfnis wohl vorlag, diese Ausnahmetarife zu behalten — denn Schlesien ist das Hauptabsatzgebiet des Posener Brotgetreides (siehe Anhang Tabelle IIa), — trotzdem sich die Majorität im Bezirkseisenbahnrate Breslau damals im bejahenden Sinne entschied, wurden diese Ausnahmetarife beseitigt und zwar aus folgendem Grunde. Ich gebe hier die Stelle aus dem Berichte über die Ausnahmetarife in den Anlagen zu den Berichten des Preußischen Hauses der Abgeordneten 1885 wörtlich wieder: „Die in den Lokaltarifen der Posen-Kreuzburger- und Oels-Gnesener Bahn bei der Beseitigung der Getreideausnahmetarife eingetretenen geringen Erhöhungen sind durch gleichzeitige Ermäßigungen derselben Tarife mehr als ausgeglichen worden."

Dem zufälligen Umstand, daß am 1. April 1883 die Strecke Posen-Thorn-Bromberg, die bis dahin der Eisenbahndirektion Breslau unterstanden hatte, der Verwaltung der Bromberger Direktion überwiesen wurde, verdankt beispielsweise die Station Posen Frachtermäßigungen, die sich für einen Wagen Getreide bis auf 10 Mk. belaufen. Man kommt nun unwillkürlich auf den Gedanken, warum der schon oben behandelte billigere Bromberger Getreidetarif nicht auf den südlichen Teil der Provinz Posen ausgedehnt wurde; denn vergleicht man z. B. für die Jahre 1883/84[1] und 1896/97 die Provinz Posen in Bezug auf Produktion und Verkehr von Getreide

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1884 S. 15. 17.

mit Ost- und Westpreußen, die Tarifvergünstigungen genießen, so wird man zugeben müssen, daß die Basis der Frachtermäßigung, ein umfangreicher Umsatz, in der Provinz Posen mehr als anderswo vorhanden ist.

Folgende Zusammenstellung bringt uns die Produktion und den Verkehr von Getreide (Roggen, Weizen, Gerste, Hafer) in den Provinzen Ost- und Westpreußen und Posen in den Erntejahren 1883/84 und 1896/97 zur Anschauung.

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Getreide	1883/84	1 244 000	615 000
	1896/97	1 618 093	990 606
Bahnverkehr innerhalb der Bezirke	1883/84	81 000	72 000
	1896/97	147 868	146 979
Bahnversand aus den Bezirken	1883/84	140 000	101 000
	1896/97	193 041	248 405

Das prozentuale Verhältnis zwischen Produktion und Umsatz stellt sich folgendermaßen:

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Getreide	1883/84 1896/97	100 %	100 %
Bahnverkehr innerhalb der Bezirke	1883/84	7 %	12 %
	1896/97	9 %	14 %
Bahnversand aus den Bezirken	1883/84	11 %	16 %
	1896/97	11 %	24 %

Diese Ziffern beweisen schon die Thatsache, daß für den Getreidebau der Provinz Posen die Eisenbahn eine ganz besondere Bedeutung hat.

Dieser Umstand tritt noch deutlicher hervor, wenn man sich auf Weizen und Roggen beschränkt.

Ein Vergleich der Produktions- und Umsatzzahlen ergiebt:

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Roggen und Weizen	1883/84	772 000	450 000
	1896/87	1 077 115	770 437
Bahnverkehr innerhalb der Provinzen	1883/84	58 600	61 000
	1896/97	110 566	113 930
Bahnversand aus den Provinzen	1883/84	100 000	94 000
	1896/97	150 014	192 731

Bei Einstellung der prozentualen Ziffern erhält man folgendes Resultat:

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Roggen und Weizen	1883/84 1896/97	100 %	100 %
Bahnverkehr innerhalb der Provinzen	1883/84	8 %	14 %
	1896/97	10 %	14 %
Bahnversand aus den Provinzen	1883/84	13 %	21 %
	1896/97	13 %	25 %

Während sonach 1883/84 in den Provinzen Ost- und Westpreußen der Lokalverkehr und Versand von Roggen und Weizen per Bahn nur 1/6 der Produktion umfaßt, stellen jene Transportmengen in der Provinz Posen 1/3 der Produktion dar. Ich bemerke, daß das Jahr 1896/97 noch mehr zu Gunsten Posens spricht.

Die vorstehenden Ziffern beweisen schlagend, daß an der Frage, in welcher Weise die Getreidetarife gebildet werden, die Provinz Posen mehr als andere Korndistrikte interessiert ist.

Die Provinz Posen erfreute sich und erfreut sich noch jetzt eines Ausnahmetarifes, nämlich desjenigen für Mehl[1] zwischen bayerischen und württembergischen Stationen einerseits und der Station Posen andererseits. Der Grund dazu war folgender: Im Verkehr von Schlesien und Posen nach Bayern[2] und Württemberg, wurden von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen auf den Bahnlinien durch Böhmen für eine Reihe von Frachtartikeln, insbesondere für Mehl, Frachtvergütungen gewährt. Dieses Verfahren nötigte dazu, für Mehl im Verkehr von Breslau und Posen nach Bayern auf den deutschen Bahnstrecken über Kohlfurt ebenso niedrige Frachtsätze zu bewilligen.

Der Einheitssatz dieses Tarifs belief sich durchschnittlich auf 3,7 Pf. pro km + 6 Pf. Expeditionsgebühr. Die Fracht von Posen nach München (877 km) beträgt für 100 kg Mehl 3,26 Mk.

Ein Blick im Anhang auf die Tabellen II n, o, in denen der Verkehr von Mehl zwischen Bayern und Württemberg einerseits und Posen andererseits verzeichnet wird, läßt deutlich erkennen, daß diesem Tarif vom Posenschen Standpunkte keine größere Bedeutung beigelegt werden kann; denn von 1885—1897 wurden jährlich von Posen nach Bayern und Württemberg durchschnittlich nur 50 t Mehl versandt. Dadurch ist aber der Einwand gegen diesen Ausnahmetarif seitens des Verbandes deutscher Müller, daß die Bevorzugung der posenschen Mühlen eine Schädigung anderer Provinzen bedeute, soweit Bayern und Württemberg in Betracht kommen, widerlegt. Es bleibt aber nach der Darstellung die Anomalie, daß Mehl hier gegen alle Principien der Wertklassifikation billiger als Getreide gefahren wird.

Die Motive, die für die Getreidetarifpolitik der Eisenbahnen seit der Verstaatlichung bis 1891 eine ausschlaggebende Rolle spielten, waren wohl

---

[1] Bericht über die Ausnahmetarife 1885. Verhandl. des Landeseisenbahnrats.

[2] Vergleiche: Die Getreide- und Mehltarife der Bayerischen Staatsbahnen von Martin Roßmann S. 24.

zugleich fiskalischer und schutzzöllnerischer Natur. Es trat mehrfach eine Verteuerung des Getreidetransportes gegen die Privatbahnzeit ein. Das russische Getreide wurde zwar ferngehalten, aber auch das posensche erfuhr im Absatz nach ferneren Gegenden des Deutschen Reiches eine Hemmung. Wie wir gesehen haben, war die Tarifregelung eine ziemlich bureaukratische. Ausnahmen bestanden nur in dem Festhalten an dem bereits von Privatbahnen Geschaffenen. Es wurde der Bromberger Staffeltarif beibehalten und auf die Relation Posen-Berlin ausgedehnt. Dagegen erlitt der Absatz nach Oberschlesien durch die Tarifreform einen nicht unbedeutenden Schaden.

b) Die Periode 1891—1894.

Die im vorigen Abschnitte geschilderten Staatsbahntarife bestehen noch bis jetzt. Sie erfuhren aber in den Jahren 1891—94 eine zeitweilige Änderung durch die Einführung des Getreidestaffeltarifs auf allen preußischen Staatseisenbahnen. Zur Behandlung dieses Staffeltarifs[1] und seiner Wirkungen auf den Versand von Getreide und Mehl aus der Provinz Posen gehen wir nun über. Der Inhalt desselben lautete:

Getreide aller Art: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais und Hülsenfrüchte, Buchweizen sowie Mühlenfabrikate (Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide- und Futtermehl) tarifieren folgendermaßen:

An den vollen regelrechten Frachtsatz des Specialtarifs I (4,5 + 12) für 200 km wurden von 201—300 km 3 Pf., von 301 km ab 2 Pf. für das Tonnenkilometer ohne Abfertigungsgebühr angestoßen; hiernach stellen sich die Streckeneinheitssätze für das Tonnenkilometer nach Abzug von 12 Pf. Abfertigungsgebühr für 100 kg bei 300 km auf 4 Pf., bei 400 km auf 3,5 Pf., bei 500 km auf 3,2 Pf. bei 600 km auf 3,0 Pf., bei 800 km auf 2,75 Pf., bei 1000 km auf 2,6 Pf.

Über die Veranlassung zu diesem Staffeltarife wird mitgeteilt: „Auf Antrag der beiden Häuser des Landtags ist die königliche Staatsregierung in eine eingehende Untersuchung eingetreten über die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen, welche eine erhebliche Herabsetzung der Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate auf weitere Entfernungen in fallender Skala haben würde. Diese Untersuchung wurde von den beteiligten Ressorts der Ministerien des Handels, der Landwirtschaft, der Finanzen und der öffent-

[1] Bericht über die Ausnahmetarife 1892 in den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats.

lichen Arbeiten unter gleichzeitiger Beleuchtung der Gesamtentwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Gebiete der Monarchie eingeleitet.

„Wenn dieselbe zur Zeit der Einführung des Staffeltarifs für Getreide als völlig abgeschlossen noch nicht betrachtet werden konnte, so haben doch die inzwischen eingetretenen Verhältnisse, insbesondere die in Folge der andauernd nassen Witterung sich ungünstig gestaltenden Ernteaussichten und das seitens der russischen Regierung erlassene Ausfuhrverbot für Roggen die königliche Staatsregierung veranlaßt, mit der Einführung von Ermäßigungen für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten in der Form von Staffeltarifen auf den Staatsbahnen alsbald und zwar zunächst versuchsweise vorzugehen, um eine unter den zeitigen Verhältnissen etwa zu befürchtende Schwierigkeit in der Ernährung der Bevölkerung abzuschwächen“.

Dieser Tarif wurde mit Gültigkeit vom 1. September 1891 in Kraft gesetzt. Die normalen Frachtsätze bis zur Entfernung von 200 km blieben unverändert, ebenso der Ausnahmetarif für Getreide und Mehl, der im Bezirke der Eisenbahndirektion Bromberg galt, soweit er niedriger war als der neue Tarif.

Seit Einführung des Staffeltarifs war bis zu seiner Aufhebung am 1. August 1894 längere Zeit verstrichen, und derselbe konnte seine Wirkungen in je einem vollen Jahre nach der ungünstigen Ernte von 1891 und der reichen Ernte von 1892 sowie durch längere Zeit nach der ergiebigen Ernte von 1893 äußern. Dieser Staffeltarif ermöglichte, Getreide oder Mehl aus der Provinz Posen nach dem Westen des Deutschen Reiches zu versenden, wohin die Beförderung infolge der hohen Frachten bisher ausgeschlossen war. Dies kann durch folgendes Beispiel nachgewiesen werden.

Zur Zeit des Staffeltarifs kostete die Tonne Getreide an Fracht

von Gnesen nach Plauen . . .	(523 km)	17,70	Mark	
	jetzt	24,70	„	= 7 Mark mehr
von Gnesen nach Köln a. Rh.	(807 km)	24,60	„	
	jetzt	40,30	„	= 15,70 Mark mehr,

die normalen Sätze schließen hier einen Versand nahezu aus, da dieselben die Preisunterschiede ganz erheblich übersteigen. Denn normale Verhältnisse und Bedingungen sowie Qualitätsgleichheit der Waren vorausgesetzt, pflegt in Sachsen der Getreidepreis etwa 15 Mk., am Rhein etwa 25 Mk. höher im Durchschnitt als in der Provinz Posen zu sein.

Trotz der Möglichkeit, auf weite Entfernungen Getreide zu versenden, hat der Staffeltarif nicht eine wesentliche Verschiebung in den Absatzgebieten für das in der Provinz Posen geerntete Getreide zur Folge gehabt. Schlesien, Mitteldeutschland (d. h. Königreich Sachsen und Provinz Sachsen mit

Thüringen) und Brandenburg mit Berlin haben (siehe Anhang Tabelle II) nach wie vor über 90 % des Versandes der Provinz Posen an Brotgetreide aufgenommen. Allerdings hat der Versand an Brotgetreide nach Sachsen in einer Entfernung über 400 km gerade während der Zeit der Staffeltarife bedeutend zugenommen, er hat sich im Jahre 1893 sogar verdoppelt, während er nach Schlesien in einer Entfernung über 200 km von 102 290 Tonnen auf 87 687 Tonnen gesunken ist. Der Versand von Getreide nach dem Südwesten Deutschlands hat absolut zugenommen, im Vergleich aber mit dem übrigen Versande blieb er von ganz geringer Bedeutung. Von einer Überflutung des Westens und Südens Deutschlands durch Posener Getreide und Mehl infolge der Staffeltarife kann nicht die Rede sein. Der Versand von Mehl von Posen nach dem Südwesten ist von keiner Bedeutung.

Wenn wir nun das Facit dieser eben geschilderten Wirkungen des Staffeltarifs für den Versand des Posener Getreides und Mehles ziehen, so müssen wir sagen: „Die direkte Eisenbahnbeförderung von Getreide und Mehl aus Posen nach dem Westen und Süden Deutschlands hat sich in mäßigen Grenzen gehalten, indem die wesentlichen Wirkungen der Staffeltarife sich auf mittlere Entfernungen beschränkt haben.“

Es sind aber die billigen Schiffsfrachten, mit denen die Bahnfrachten aus Posen nach dem Süden und Westen Deutschlands garnicht konkurrieren können. Das zeigt folgendes Beispiel, entnommen aus den Verhandlungen im Hause der Abgeordneten: „Nach der Rheinprovinz und Rheinhafenstationen versandte die ganze Provinz Posen während des ganzen Jahres 1893 (siehe Anhang Tabelle II k) an Roggen 3739 Tonnen. Von Mitte Mai bis Juni desselben Jahres wurden in dem kleinen mecklenburgischen Hafen Rostock vier große eiserne Frachtdampfer mit Roggen beladen, welche nach Rotterdam gingen und von dort nach Köln schwammen. Jeder dieser Dampfer hatte zwischen 70—80 Wagenladungen, ungefähr 3200 Tonnen zusammen; also während der kurzen Zeit beschafften diese Dampfer annähernd so viel, was die ganze Provinz Posen in einem Jahre dorthin schickte.“

Auch die von Süddeutschland [1] gegen diese Staffeltarife geführte Klage, daß namentlich der Preisdruck im Süden und Westen dadurch herbeigeführt würde, hatte keinen Rechtfertigungsgrund [2]. Folgende Vergleichung der

---

[1] Besonders wurde von den Nürnberger Müllern geklagt.

[2] Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik von Conrad. Dritte Folge. VII. Band, S. 314.

Preise zwischen Posen einerseits, Magdeburg, Mannheim und München andererseits ergiebt keinen Anhalt, daß mit der Einführung jener Tarifbegünstigung eine erhöhte Ausgleichung und damit ein Druck auf die Preise des Westens ausgeübt wurde.

Roggenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	129	198	168	123
Magdeburg	145	211	175	136
Unterschied . . .	16	13	7	13

Weizenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	167	221	187	145
Magdeburg	176	222	186	155
Unterschied . . .	9	1	1	10

Roggenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	129	198	168	123
München	162	210	181	145
Unterschied . . .	33	12	13	22

Weizenpreise

	1881—90	1891	1892	1893
Posen	167	221	187	145
München	189	239	205	174
Unterschied . . .	22	18	18	29

Roggenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	129	198	168	123
Mannheim	156	218	188	154
Unterschied . . .	27	20	20	31

Weizenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	167	221	187	145
Mannheim	203	241	204	178
Unterschied . . .	36	20	17	33

Von einem Drucke auf die Mehlpreise des Südens und Westens Deutschlands infolge der Zufuhren von Mehl aus Posen durch die Staffeltarife, konnte noch weit weniger die Rede sein, da der Versand von Mehl aus Posen nach dem Süden und Westen Deutschlands überhaupt ein minimaler ist und auch während der Zeit der Staffeltarife ein solcher geblieben war (siehe Anhang Tabellen IIa—p).

Der Druck auf die Getreidepreise könnte allerdings auf indirektem Wege dadurch erfolgt sein, daß Getreide Posener Provenienz in Zwischengebiete

stärker eingedrungen und aus diesen anderenfalls dort konsumiertes Getreide nach dem Südwesten abgelenkt hätte. Doch fehlt mir das dazu erforderliche Material, um dies feststellen zu können.

Ich muß noch einer Wirkung dieses Staffeltarifs gedenken, die zwar sich nicht auf die ganze Provinz Posen bezieht, sondern speciell die Stadt Posen[1] und die in ihrer Nähe gelegenen Mühlen angeht. „Der Tarif wirkte hemmend auf den Posener Getreidezwischenhandel und somit auch auf die Müllerei in allernächster Umgebung Posens, da die Durchfrachten von den in der Provinz zerstreut liegenden Stationen nach den Absatzgebieten des Posener Getreides wesentlich billiger waren als die Summen der einzelnen Frachtsätze, wenn mit Unterbrechung in Posen verfrachtet wurde. Diese Frachtunterschiede (siehe Tabelle VIII entnommen aus dem unten citierten Handelskammerbericht), die für größere Entfernungen erheblich wuchsen, führten zur Umgehung Posens und zur Entblößung des Posener Marktes von Zufuhren. Infolgedessen wurde den Mühlen der Stadt Posen der Rohstoff teils entzogen, teils verteuert."

Recht bedeutend war das finanzielle Interesse des Staates, das für die Beibehaltung der Staffeltarife sprach; denn die Einführung dieser hatte eine Mehreinnahme von etwa 5 Millionen Mark an Frachten zur Folge, die einen Reingewinn von 2—3 Millionen Mark ergaben.

In den Jahren 1891—1894 versuchte die Regierung, durch Staffeltarife den Abstoß der Überschüsse nach den deutschen Deficitgebieten zu ermöglichen. Dieser Versuch, der finanziell recht erfolgreich war, scheiterte schließlich an der Stimmung der Interessenten des Westens und Südens.

c) Die Periode 1894—1898.

Um die mit dem Reichsgesetz vom 14. April 1894 über die Aufhebung des Identitätsnachweises verbundenen Vorteile auch den von den Küsten entfernteren binnenländischen Plätzen zugute kommen zu lassen, besteht im Lokal- und direkten Verkehr der preußischen Staatseisenbahnen von 101 km Entfernung ab ein Ausnahmetarif zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, bei welchem an den regelrechten Frachtsatz des Specialtarifs I (4,5 + 12) für 101 km bis 400 km 1,43 Pf. für das Tonnenkilometer ohne Abfertigungsgebühr angestoßen sind. Die Streckeneinheitssätze für das Tonnenkilometer stellen sich (nach Abzug von 120 Pf. Abfertigungsgebühr) bei 200 km auf 2,95 Pf., bei 300 km auf 2,43 Pf.,

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1890.
[2] Bericht über Ausnahmetarife 1896 in den Landeseisenbahnratsverhandlungen.

Tabelle VIII.

Frachtbenachteiligung der Stadt Posen im Getreideverkehr.

Verkehr von	Verkehr nach	Entfernung km	Mit Berechnung in Posen Mark	In Durchfracht Mark	Zu Ungunsten Posens weniger Mark
Pudewitz	Breslau	193	105	99	6
	Leipzig	386	163	149	14
Samter	Breslau	198	107	101	6
	Leipzig	393	165	151	14
Obornik	Breslau	196	106	100	6
	Leipzig	390	164	150	14
Rogasen	Erfurt	521	194	176	18
	Leipzig	404	171	153	18
Inowrazlaw	Breslau	252	139	128	11
	Leipzig	465	197	165	32
	Halle a. S.	491	202	170	32
Pleschen	Berlin	342	151	140	11
Wongrowitz	Breslau	229	120	111	9
	Leipzig	423	178	157	21
Kreuz	Breslau	249	127	117	10
Schneidemühl	Breslau	261	131	120	11
Wreschen	Leipzig	407	172	153	19
Stralkowo	Leipzig	426	179	157	22
Gnesen	Leipzig	409	172	154	18
Znin	Breslau	252	138	118	20
	Leipzig	436	196	165	31
Schroda	Erfurt	509	188	174	14
Alexandrowo	Breslau	305	159	133	26
	Leipzig	518	217	176	41
Deutsch-Eylau	Breslau	391	188	149,5	38,5
	Leipzig	594	246	191	55
	Halle a. S.	620	251	196	55
Allenstein	Breslau	450	214	162	52
	Leipzig	663	272	205	67

bei 400 km auf 2,2 Pf. Dieser Tarif wurde im Jahre 1895 eingeführt. Gemäß der Güterbewegungsstatistik auf den deutschen Eisenbahnen vom Jahre 1898 kann man von einer Wirkung dieses Tarifs auf den Versand des Posener Getreides nach den Seehäfen sprechen, namentlich nach den west- und ostpreußischen, wohin Posen im eben genannten Jahre an Roggen 9629 Tonnen versandte (vgl. Anhang Tabelle IIo).

Ein dem vorigen ganz gleich gebildeter Ausnahmetarif zur Beförderung der Ausfuhr über die Landesgrenze, besteht auch für den Verkehr der preußischen Staatsbahnen zur Ausfuhr nach Belgien, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und Westösterreich.

Vom 13. Dezember 1897 ab gilt zur Erleichterung des Wettbewerbes des inländischen Getreides mit dem russischen in den Ostseehäfenstädten ein Ausnahmetarif[1] nach Danzig, Königsberg und Memel, dessen Frachtsätze entsprechend den gleichen Bestimmungen in den russischen Seehäfentarifen nur für solche Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps, Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnissen und Kaffeeersatzmitteln zur Anwendung kommen, die auf den Bestimmungsstationen (Häfen) von den Eisenbahnstationen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen, also nicht unmittelbar von der Eisenbahn weiter befördert werden. Die Sätze dieses Tarifs sind, wie folgt, gebildet:

1—100 km	2,6 Pf. pro tkm	+ 6 Pf. Expeditionsgebühr	bis 50 km
101—200 „	2,4 „ „ „	+ 9 „ „	von 51—100 km
201—300 „	2,3 „ „ „		
301—400 „	2,2 „ „ „	+ 12 „	über 100 km pro 100 kg.

Dieser Tarif wurde von dem westpreußischen Zweigverbande deutscher Müller in einer Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vom 2. Februar 1898 angegriffen, weil die Mühlen an den drei Hafenplätzen ihr Getreide aus dem Produktionsgebiete der Binnenmühlen weit billiger als diese bezogen und sogar mit ihren Mühlenfabrikaten den Binnenmühlen in deren nächstgelegenem Absatzgebiet Konkurrenz machten; von den Mühlen des Bromberger Bezirkes wurden ähnliche Klagen laut. Deshalb beschloß die Handelskammer zu Bromberg[2], die gewünschte Aufhebung des besagten Ausnahmetarifs entschieden abzulehnen, dagegen die betreffende Eingabe dahin zu befürworten, „daß dieser Ausnahmetarif ohne Einschränkung der Verkehrsrelationen auch auf den Binnenverkehr im Gebiete der Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. auszudehnen ist." Da der fragliche Ausnahmetarif auch den Getreidehändlern und Müllern des Posener Bezirks den Getreideeinkauf in ihren Bezugsgebieten, namentlich in Westpreußen, erschwerte, unterstützte die Handelskammer zu Posen[3] die fragliche Eingabe dahingehend, „entweder den Ausnahmetarif nach den drei Seestädten sofort außer Geltung zu setzen, oder wenn dies nicht angängig, den Tarif allgemein einzuführen."

Seit 1. Januar 1898 gilt für Getreide und Mehlfabrikate von ostdeutschen Stationen nach preußischen und sächsischen Grenzstationen mit Österreich ein Ausnahmetarif (Ostdeutsch-Böhmischer Getreideausnahmetarif).

---

[1] Bericht über die Ausnahmetarife 1897 in den Landeseisenbahnratsverhandlungen.

[2] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg 1897 S. 15.

[3] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1898 S. 59.

Derselbe beruht nicht auf einem einheitlichen, sondern auf einem gestaffelten Streckensatze in ganz kleinen Teilen von 2—5 km. Die Sätze sind folgende:

1— 5	km	2	Pf.	pro Tonnenkilometer
6— 11	"	1	"	" "
11—100	"	0,5	"	" "
101—300	"	0,2	"	" "

Die Nebengebühren sind dieselben wie die des Specialtarifs I. In Verbindung mit der Aufhebung des Identitätsnachweises hat dieser Tarif sehr günstig auf das Getreidegeschäft der Provinz Posen gewirkt. Es ist dadurch möglich gewesen, große Quantitäten Getreide nach Böhmen zu versenden, wo im Jahre 1897 die Ernte sehr schlecht ausgefallen und infolgedessen ein erheblicher Import von Getreide notwendig geworden war. Der Getreidehandel der Provinz war in der Lage, dorthin diejenigen Getreidemengen abzusetzen, welche überschüssig waren und von dem lokalen Konsum resp. der Mühlenindustrie zur Zeit der Anlieferung nicht aufgenommen werden konnten (siehe Anhang Tabelle II, IIq).

Infolge der staffelförmigen Bildung dieses Ausnahmetarifs hat das Getreidegeschäft namentlich im nördlichen Teil der Provinz Posen erhebliche Vorteile erfahren. Jedoch hat derselbe Tarif in bestimmten Teilen des Posener Bezirkes und für bestimmte Berufszweige auch eine Benachteiligung hervorgerufen. Die Mühlenindustrie, insbesondere die der Stadt Posen, leidet an zu geringem Angebote guter Ware, weil die letztere direkt nach Böhmen geht. Diese Thatsache schädigt auch den Posener Getreidehändler. Ungünstig ist die Wirkung dieses Tarifs auch auf die Landwirtschaft in manchen Gegenden, wie bei Fraustadt und Lissa, weil infolge der staffelförmigen Bildung desselben die dortigen Getreidehändler gar nicht imstande sind, nach Böhmen zu versenden und dementsprechend nur niedrige Preise beim Einkauf bieten können. Infolge des großen Getreideangebotes sanken die Preise in Böhmen. „Wenn diese Thatsache," heißt es in dem unten citierten Jahresbericht der Handelskammer zu Posen[1], „naturgemäß auch preisdrückend auf den Posener Getreidemarkt wirkte, so sei andererseits wohl anzunehmen, daß der rege Geschäftsverkehr mit Böhmen im ersten Vierteljahr einen sonst wahrscheinlichen Rückgang der Preise verhindert hat."

Mit dem 20. September 1898 sind die im Ausnahmetarif enthaltenen Frachtsätze für eine Reihe von sächsisch-österreichischen Grenzstationen im Interesse der sächsischen Landwirtschaft aufgehoben. Am 23. Oktober traten außer Kraft die Frachtsätze von sämtlichen Stationen des Eisenbahn-

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1898 S. 58.

direktionsbezirkes Breslau, sowie von der Station Pitschen des Eisenbahndirektionsbezirkes Posen. Unterm 9. November 1898 ist die Einbeziehung 14 weiterer Stationen des Bromberger[1] Bezirkes in obigem Tarif nach Seidenberg, Liebau, Halbstadt, Mittelsteine und Mittelwalde genehmigt worden.

Fassen wir das im letzten Zeitabschnitt Gesagte zusammen, so können wir sagen: Die Periode seit 1894 ist die der Exporttarife. Dieselben sind niedrig und bilden in Verbindung mit der Aufhebung des Identitätsnachweises gewissermaßen eine Nachahmung der Zuckerprämienpolitik.

d) Die Stellung der Provinz Posen in den internationalen Verbandstarifen, was die Tarifierung von Getreide und Mehl betrifft.

Die erheblichen Abweichungen, welche der im Jahre 1877 zur Durchführung gelangte Reformtarif gegenüber den Eisenbahnfrachtsystemen anderer Länder aufwies, haben in den Jahren 1879 und 1880 verschiedene internationale Eisenbahnverbandstarife ins Leben gerufen. So ist auch die Provinz Posen mit einer größeren Zahl Stationen fremder Länder durch direkte Tarife[2] verbunden worden. Für die Tarifierung von Getreide und Mehl sind für unser Gebiet von Bedeutung: der Deutsch-Russische, Deutsch-Polnische, Ostdeutsch-Österreichische bezw. Ostdeutsch-Ungarische, Rumänisch-Galizisch-Deutsche Verband. Deshalb wollen wir im folgenden deren Getreide- und Mehltarife einer Behandlung unterziehen.

Deutsch-Russischer Verband[3].

Derselbe ist am 1. Januar 1880 in Kraft getreten. Für Getreide und Mehl wurde ein Ausnahmetarif eingeführt, dessen Einheitstaxen sich bei Versendung von 5000 kg pro Pud und Werst auf 1/30 Kopeken stellten (d. h. 4,2 Pf. pro tkm), dagegen bei Versendung von 10 000 kg 1/30 bis 1/45 Kopeken pro Pud und Werst (d. h. 4,2—2,8 Pf. pro tkm) ausmachten.

Die Tarife des Verbandes waren Schnitttarife[4]. Der Schnittpunkt

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg 1898 S. 22.

[2] Direkte Tarife sind solche, in welchen die Gesamtfrachten zwischen den Stationen zweier oder mehrerer Bahnen enthalten sind. Sie zeichnen sich aus meistenteils durch einen Frachtbrief, direkten Wagendurchgang, eine Expeditionsgebühr, direkte Kartierung und Umrechnung. So Ulrich in seinem Werke: Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen u. s. w. Berlin 1886 S. 31.

[3] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg 1879 und zu Posen 1880.

[4] Schnitttarife, d. h. es werden eine oder mehrere dazu nach ihrer geographischen

für die Relationen war jedesmal eine der deutsch-russischen Grenzstationen; für die die Provinz Posen betreffenden Relationen liegt er in Alexandrowo oder Wirballen.

Die Sätze, welche in den Tarif für die Strecke Posen-Schnittpunkt eingestellt worden sind, betrugen pro 100 kg Getreide resp. Mehl in Ladungen à 10 000 kg.

I. Posen-Wirballen . .	508 km	2,23 Mk.	(4,2 Pf. pro tkm + 12 Pf.)
II. Posen-Alexandrowo	163 „	0,79 „	

Mit dem Erscheinen des 6. Nachtrages zum deutsch-russischen Gütertarif, gültig vom 1. Januar 1881, war die Tarifstellung der Stadt Posen um ein Erhebliches verbessert. Die Positionen pro 100 kg im Getreide- und Mehltarif in Ladungen à 10 000 kg wurden nämlich ermäßigt und zwar:

I. in Relation Posen Schnittpunkt =
508 km auf 1,89 statt 2,23 Mk. . (3,5 Pf. pro tkm + 12 Pf. für 100 kg)

II. in Relation Posen Schnittpunkt =
163 km auf 0,74 statt 0,79 Mk. . (3,8 Pf. pro tkm + 12 Pf. für 100 kg)

Durch diese Tarifreduktion erlangte die Stadt Posen eine derjenigen Positionen, welche die an der Ostbahn gelegenen Stationen nach dem Staffeltarif für Getreide und Mehl bereits besaßen. Nach dem für den Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gültigen Gütertarif vom 1. Juli 1880 betrugen nämlich die Frachtsätze für Getreide und Mehl auf eine Entfernung von

508 km	1,89 Mk.	pro 100 kg
163 „	0,74 „	

Die zugebilligten Frachtsätze für Getreide genoß die Stadt Posen nur kurze Zeit. Bereits unterm 17. Februar 1881 erfolgte eine Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, laut welcher die eben erwähnten Ausnahmetarife für Getreide in Wegfall und dafür die in dem am 1. April 1881 in Kraft getretenen Preußisch-Oberschlesischen Verbandstarif aufgeführten Sätze zur Geltung gelangten. Nach diesem letzteren Verbandstarif betrugen aber die Getreidefrachten

für Posen-Alexandrowo . .	0,79 Mk.	(4,2 pro tkm + 12 Pf. pro 100 kg)
„ Posen-Wirballen . . .	2,23 „	

Solche Erhöhungen äußerten wiederum ihre Rückwirkung auf den Deutsch-Russischen Verbandstarif, in dem thatsächlich die Frachtsätze für die oben erwähnten Relationen erhöht wurden.

Lage geeignete Stationen als Schnittpunkte genommen, bis zu welchen von den diesseits und jenseits gelegenen Stationen die Tarifsätze berechnet und in den Tarif aufgenommen werden. Durch Addieren der beiden Frachtsätze bis zum Schnittpunkte findet man den Gesamtfrachtsatz zwischen zwei diesseits und jenseits gelegenen Stationen. Siehe Ulrich a. a. O. S. 34.

Daß solche Frachtverteuerungen auf den Getreidehandel Posens mit Rußland erschwerend wirken mußten, bedarf wohl keiner Erörterung. Als aber die Strecken Posen-Gnesen-Thorn und Posen-Kreuz dem Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg mit seinem vielgenannten Ostbahnstaffeltarife einverleibt wurden, traten für die Stadt Posen und für alle an den oben erwähnten Linien gelegenen Stationen wiederum Frachtermäßigungen ein. Ein Beispiel überaus schwankender staatlicher Politik.

Der Deutsch-Russische Verbandstarif erfuhr im Laufe der Zeit eine mannigfache Umarbeitung, jenachdem die russischen Bahnen ihre Tarifpolitik änderten. Im Verkehr mit Rußland gelangen seit 1889 die auf russischen Stationen zur Aufgabe gelangenden und nach deutschen Binnenstationen bestimmten Getreidesendungen infolge Ermangelung direkter Getreidefrachtsätze an der Grenze zur Umkartierung[1].

Von dem Einfluß des Bromberger Staffeltarifs auf den Getreideversand aus Rußland nach der Provinz Posen wurde schon oben gesprochen.

Deutsch-Polnischer Verband.

Derselbe ist am 1. Juni 1879 in Kraft getreten. Der Schnittpunkt für die die Provinz Posen betreffenden Relationen liegt in Alexandrowo. Bei der Beförderung von Getreide und Mehl, welche im Verbandstarife in einer Ausnahmefrachtklasse rangierten, die mit der des Deutsch-Russischen Verbandes identisch war, kamen z. B. für Posen-Alexandrowo dieselben Tarifänderungen vor, wie im Deutsch-Russischen Verbande. Mit den Eisenbahnen Polens bestehen, nachdem die direkten Tarife russischerseits im Jahre 1889 gekündigt waren, direkte Tarife nicht, so daß der Güterverkehr an der Grenze auf die Umkartierung angewiesen ist. Seit 1. Nov. 1897 gilt der direkte Deutsch-Warschauer Verbandstarif. Der Verkehr mit Polen ist, was Kleie betrifft, recht bedeutend. Polen versandte im Jahre 1898 an Kleie 35 881 Tonnen auf der Eisenbahn nach Posen.

Ich muß hier auf die Art der Beförderung des russischen Getreides

[1] Seit dem 13. August 1898 bestehen direkte Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsamen, Mehl und Mühlenfabrikate einschließlich Kleie und Ölkuchen von Rußland nach Deutschland und den Niederlanden über Alexandrowo und Sosnowice, und zwar gelten diese Tarife nur für einige Stationen der Provinz Posen, nämlich Gnesen, Inowrazlaw, Mocker, Mogilno, Pudewitz, Wongrowitz und seit 1. April 1899 für Bromberg; für die Richtung von Rußland rechnet dieser Tarif für die deutschen Strecken die in Deutschland geltenden Einheitssätze ein. Bei der Beförderung von Mehl ermäßigt sich die Fracht für die russischen Strecken um 20 %. Bei den Specialtarifen werden Abfertigungsgebühren nicht erhoben.

nach den deutschen Binnenplätzen aufmerksam machen. Getreide kann aus Rußland des Sackzolls wegen nur in loser Schüttung importiert werden. Diese Maßregel bereitet beim Umladen an der Grenze große Schwierigkeiten und ist mit Kosten verbunden.

Ostdeutsch-Österreichischer, Ostdeutsch-Ungarischer und Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband[1].

Alle eben bezeichneten Verbände sind im Jahre 1880 in Kraft getreten; alle hatten direkte Ausnahmetarife für Getreide und Mehl mit Posen, dieselben änderten sich, je nachdem die Einheitssätze für die Beförderung der genannten Artikel eine Änderung auf den verschiedenen Bahnen Österreichs, Ungarns, Rumäniens, Galiziens erfahren hatten. Anfangs der achtziger Jahre waren dieselben höher als die des deutschen Specialtarifs I: so kostete der Getreidefrachtsatz pro 100 kg für die Relation Posen-Wien (618 km) 3,05 Mk.; für die gleiche Strecke betrug die Fracht im deutschen Specialtarif I 2,90 Mk. pro 100 kg; für die Relation Posen-Budapest (778 km) 3,69 Mk.; für die gleiche Strecke betrug die Fracht im deutschen Specialtarif I 3,62 Mk. Seit 1886 werden die normalen deutschen Frachtsätze für die Einfuhr von Getreide in diesen Tarifen berechnet. Die deutsche Tarifpolitik für Getreide und Mehl zeigt wie überhaupt, so auch in diesen Verbänden eine gewisse Stagnation, mit Ausnahme der Tarifierung von Mais[2] und zwar speciell für Posen und Schlesien. Auf letztere wollen wir nun näher eingehen.

Mit Rücksicht auf den ungünstigen Ausfall der Kartoffel- und Futterernte in der Provinz Posen und Schlesien im Jahre 1882, war auf Antrag der landwirtschaftlichen Vereine der genannten Provinzen bereits für die Zeit vom 1. März bis Juni 1883 ein ermäßigter Importausnahmetarif für Mais von den Stationen der Bromberg-Czernowitz-Jassyer Bahn nach Schlesien und Posen eingeführt zu einem Einheitssatze von 3,2 Pf. pro tkm. Der Ausfall der Ernte im Jahre 1883 machte die Wiedereinführung des Tarifs bis Ende Juli notwendig. Die schleunige Einführung der ermäßigten Sätze war durch Rücksicht auf die Brennperiode geboten. Aus denselben Gründen wurde auch für das Gebiet des Direktionsbezirkes Bromberg die vorübergehende Ermäßigung der normalen Fracht für Mais von 4,5 Pf. auf 2,7 Pf. von den Stationen[3] der russischen Südwestbahn

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1880.

[2] Verhandlungen des Bezirkseisenbahnrates zu Bromberg und zu Breslau 1887.

[3] Dieser Teil gehört eigentlich in die Behandlung des Deutsch-Russischen Verbandes; des Zusammenhanges halber wird er hier erwähnt und kurz ins Auge gefaßt.

notwendig. Beim Ablauf der Geltungsdauer dieser Tarife wurden infolge mehrfacher Anregung aus landwirtschaftlichen und Handelskreisen von den königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und zu Breslau eingehende Erhebungen über das Bedürfnis für eine dauernde[1] Beibehaltung derselben angestellt. Die um eine gutachtliche Äußerung ersuchten landwirtschaftlichen Vereine sprachen sich fast ausnahmslos zustimmend aus, indem sie darauf hinwiesen, daß der Mais nicht nur zu Brennereizwecken sondern auch als Viehfutter Verwendung finde. Auf Grund dieser Äußerungen wurde von den Eisenbahndirektionen bei den Verhandlungen über die Regelung des direkten Verkehrs mit Rumänien auch die Herstellung eines Ausnahmetarifs für Mais von dort nach den östlichen Provinzen vereinbart und zwar zur Beseitigung bisher bestandener Frachtungleichheiten zwischen Tarifen vor- und hintergelegener Stationen auf einer einheitlichen Grundlage dahin, daß auf den preußischen Strecken

bis zu 200 km ein Einheitssatz von	3,2 Pf.	+ 6 Pf. an Expeditionsgebühren
" " 300 " " " "	3,0 "	
" " 400 " " " "	2,8 "	
" " 500 " " " "	2,6 "	
über 500 " " " "	2,4 "	

für die Tonne und das Kilometer berechnet werden sollten.

Durch die der Regelung der direkten Verkehrsbeziehungen mit Rumänien entgegentretenden Schwierigkeiten verzögerte sich die Einführung dieses Ausnahmetarifs bis zum 1. März 1886, während auf gleicher Grundlage gebildete Tarife von Ungarn nach den östlichen Provinzen schon vom 1. Oktober 1885 in Geltung traten. Die durch diese Ausnahmetarife auf den preußischen Strecken gewährten Ermäßigungen betrugen gegenüber den regelrechten Sätzen der ordentlichen Tarifklasse für den Verkehr mit Posen 0,58 Mk. pro 100 kg.

Im Jahre 1887 aber wurde von verschiedener Seite die Aufhebung jener Tarife beantragt. Namentlich stellten solche Anträge der Landeskulturrat des Königreichs Sachsen, der landwirtschaftliche Centralverein der Provinz Sachsen und der Deutsche Landwirtschaftsrat. In diesen Anträgen wurde hingewiesen auf die Überproduktion von Spiritus durch vermehrte Verwendung von Mais, auf das Sinken der Spirituspreise zum großen Teil infolge der niedrigen Maistarife, auf die im Jahre 1885 erfolgte Erhöhung des Maiszolles von 0,50 Mk. auf 1 Mk. pro 100 kg, deren

[1] Vorlage betreffend Anträge auf Wiederaufhebung der Ausnahmetarife für Mais von Ungarn und Rumänien nach den östlichen Provinzen in den Verhandlungen des Landeseisenbahnrates 1887.

Wirkung durch die gewährten Ermäßigungen zum Teil wieder aufgehoben sein würde, ferner auf die thatsächliche Beseitigung des früheren Notstandes in den östlichen Landesteilen.

Ich will hier gleich bemerken, daß thatsächlich diese Maistarife im Jahre 1887 aufgehoben wurden.

Welche Wirkungen diese Maistarife auf den Verkehr der Provinz Posen ausgeübt haben, wollen wir an der Hand statistischer Daten untersuchen.

Zuerst müssen wir uns fragen, ob sich die Ernteergebnisse für Kartoffeln und Hafer von 1881—1886 gebessert haben, denn dieser Maistarif wurde eingeführt infolge der schlechten Ernte. Tabelle IX: „Die Ernteergebnisse für Kartoffeln und Hafer in der Provinz Posen" giebt uns darüber Aufschluß. Diese Ziffern zeigen uns, daß die Ernteergebnisse sich in den Jahren 1884—1886 günstiger gestalteten.

Unter Einwirkung dieser günstigeren Kartoffel- und Futterernten nahm auch der Verbrauch an Mais in den Brennereien der Provinz Posen ab. Einen Beleg erhalten wir aus der Tabelle IX 2, in der der Materialienverbrauch der Brennereien in der Provinz Posen und speciell derjenigen im Hauptsteueramtsbezirke Bromberg (nach den Zusammenstellungen in den Jahresberichten der Handelskammern zu Posen und zu Bromberg) ziffernmäßig dargestellt ist. Danach hat der Verbrauch an Getreide und anderen mehligen Stoffen inkl. Mais in Brennereien gegen 1882/83 und 1883/84 abgenommen und speciell im Hauptsteueramtsbezirke Bromberg in den letzten beiden Jahren völlig aufgehört.

Nachdem wir nun die Ergebnisse der Kartoffel- und Futterernten und den Verbrauch an Mais in den Brennereien kennen gelernt, tritt an uns die weitere Frage heran, in welchem Maße die Provinz Posen an dem Empfang von Mais aus Rumänien, Südrußland und Ungarn teilnahm. Nach der Tabelle IX 3, worin die abgefertigten Transporte an Mais aus den genannten Ländern nach der Provinz Posen verzeichnet sind, hatte der Ausnahmetarif nur im Jahre 1884 infolge der schlechten Kartoffelernte eine Bedeutung gehabt; der zu den Ausnahmetarifen beförderte Maisverkehr betrug in der Zeit vom 1. Februar bis Juli 1884, also in 6 Monaten, 171 Wagenladungen, während derselbe später in der Zeit vom 1. März 1886 bis 30. September 1887, also in 19 Monaten, sich auf 76 Wagenladungen beschränkte, d. h. um 55 % gesunken war. Tabellen IX 2 und 3 beweisen aber zugleich, daß man die Überproduktion an Spiritus und das Sinken der Spirituspreise (siehe Tabelle IX 4) in der Provinz Posen nicht allein den niedrigen Maistarifen zuschreiben durfte. Die Spirituspreise stiegen übrigens in der zweiten Hälfte des Jahres 1886.

Diesem Tarife wurde eine größere Bedeutung beigelegt, als derselbe verdiente. Es wurde allerdings mit Recht auf einen Punkt hingewiesen. Da auch der amerikanische Mais, der zu Brennereizwecken dem ungarischen und rumänischen bei weitem vorgezogen wurde, zur Verwendung kam, so erwartete man für die auf dem Wasserwege zu erreichenden Plätze bei Erhöhung des Tarifs eine Verschiebung hinsichtlich des Transportweges, d. h. Verdrängung des Bahntransportes zu Gunsten des Wassertransportes. Dies erhellt aus der Berechnung Tabelle IX 5, in der die Durchschnittspreise für rumänischen Mais + den erhöhten Frachtsätzen von rumänischen Stationen nach der Stadt Posen, mit dem Preise für den amerikanischen Mais in Stettin + Wasserfracht Stettin-Posen für 100 kg verglichen werden. Ob diese Verschiebungen thatsächlich eingetreten sind, kann man speciell für die Provinz Posen in Ermangelung einer genauen Binnenschiffahrtstatistik nicht feststellen.

Zum Schluß muß bemerkt werden, daß für die finanziellen Interessen des Staates, wie selbst der Vertreter des Ministers in der Landeseisenbahnratssitzung erklärte, soweit die Eisenbahnverwaltung hierbei in Frage kam, diese Maistarifierung ohne Bedeutung war; für die Staatseisenbahnverwaltung waren ebenso wie bei der Einführung der angefochtenen Tarife, allein die wirtschaftlichen Interessen maßgebend. Hieraus sei zu ersehen, daß die Regierung die Ermäßigung der Getreidetarife nicht aus reinem Fiskalismus geweigert habe.

Die eben geschilderten Maistarife wurden wieder als Notstandstarife infolge zweier aufeinanderfolgender schlechter Kartoffelernten in der Zeit vom 1. Februar bis Ende Juni 1892 eingeführt.

Tabelle IX, 1—5.

Tabellen zu dem Maistarif vom Jahre 1882, von Rumänien, Galizien, Ungarn, Südrußland nach Posen und Schlesien.

Tabelle IX, 1. Ernteergebnisse für Hafer und Kartoffeln in der Provinz Posen von 1880—1886.

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
Kartoffeln . . .	99 309	99 652	111 429	93 670	99 962	97 120	115 868
Hafer	1 418 318	1 613 941	1 320 221	1 377 857	1 485 476	1 978 646	2 044 179

Tabelle IX, 2.

a) Materialienverbrauch der Brennereien in der Provinz Posen.

(Nach den Zusammenstellungen in den Jahresberichten der Handelskammer zu Posen.)

	Etatsjahr	Getreide u. andere mehlige Stoffe Tonnen	Prozent	Kartoffeln Tonnen	Prozent
	1882/83	38 255	7	512 550	93
Ausnahmetarife für rumänischen Mais bis 1. August 1884	1883/84	43 217	8	502 222	92
	1884/85	34 217	6,2	529 079	93,8
Ausnahmetarife für ungarischen Mais vom 1. Oktober 1885, für rumänischen Mais vom 1. Mai 1886 ab. . . .	1885/86	37 849	5,6	635 453	94,4
	1886/87	36 213	6	590 852	94

b) Materialienverbrauch der Brennereien im Hauptsteueramtsbezirk Bromberg.

(Nach den Zusammenstellungen in den Berichten der Handelskammer zu Bromberg.)

Etatsjahr	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mais	Kartoffeln	Zahl der Brennereien	Umfang des versteuerten Maischraumes in Litern
	Tonnen							Millionen
1882/83	75	529	4987	—	143	85 115	69	109,5
1883/84	98	939	4727	—	566	73 766	71	101,6
1884/85	—	292	4423	—	162	84 006	71	106
1885/86	—	296	5261	278	—	104 681	73	130
1886/87	—	1931	4733	193	—	95 987	74	122

Tabelle IX, 3.

a) Versand von Mais aus Rumänien nach der Provinz Posen.

Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.	Januar bis September
1884 Tonnen						1886 Tonnen										1887 Tonnen
121	291	231	554	342	172	10	10	—	—	—	10	10	10	—	10	700

Anmerkung: Vom 1. August 1884 bis 1. März 1886 haben keine Ausnahmetarife bestanden.

b) Versand aus Ungarn nach der Provinz Posen.

November 1885 Tonnen	Januar	Mai
	1886 Tonnen	
10	—	—

Anmerkung: Die Ausnahmetarife aus Ungarn bestanden seit dem 1. Okt. 1885.

c) Versand aus Südrußland nach der Provinz Posen.

Februar	März	April	Mai	Juni	Juli
100	—	—	—	—	—

Anmerkung: Mit Südrußland bestehen seit Ende Juli 1884 keine Ausnahmetarife.

Tabelle IX, 4. Kartoffelspirituspreise der Stadt Posen.

1883		
Februar	September	Preissteigerung in Prozenten gegen Spalte I
I	II	III
49,95	52,09	+ 4,3

Anmerkung: Kartoffelspiritus mindestens 80 %.

1884			
Februar	Preisminderung gegen Spalte II in Prozenten	September	Preisminderung gegen Spalte IV in Prozenten
IV	V	VI	VII
47,03	— 9,7	46,79	— 0,5

1885			
Februar	Preisminderung gegen Spalte VI in Prozenten	September	Preisminderung gegen Spalte VIII in Prozenten
VIII	IX	X	XI
41,88	— 10,4	40,27	— 3,8

1886			
Februar	Preisminderung gegen Spalte X in Prozenten	September	Preissteigerung gegen Spalte XII in Prozenten
XII	XIII	XIV	XV
35,05	— 12,9	37,57	+ 7,1

Tabelle IX, 5. Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Posen	Botosani	Dolhasca	Jassy	Liteni	Pobul	Roman	Ruginosa	Tirgul-Frumos
Durchschnittspreise für rumänischen Mais am Versandorte 7,50 Mk. Hierzu die erhöhte Maisfracht . . .	4,09	4,02	4,15	3,97	4,15	4,22	4,14	4,15
	pro Kilogramm in Mark							
	11,59	11,52	11,52	11,47	11,65	11,72	11,64	11,65

Preis für amerikanischen Mais in Stettin 11,29 Mark
Hierzu Wasserfracht bis Posen . . . . . 0,30 „
11,49 Mark.

Vierter Abschnitt.

Die Wasserstraßen.

Die im ganzen wasserreiche Provinz Posen gehört zum Flußgebiete der Warthe; die Weichsel bespült sie nur im Nordosten als Grenzfluß und ragt noch mit einem kleinen Stück ihres Laufes in den nördlichen Teil hinein. Die Warthe, welche im Verein mit der von ihr aufgenommenen Netze und mit Prosna den ganzen posenschen Teil des norddeutschen Flachlandes durchzieht, bereichert als eine namhaftere im Osten entspringende Ader die Oder. Die letztere verbindet mit dem Weichselgebiet der zwischen Netze und Brahe, einem Nebenfluß der Weichsel, hergestellte Bromberger Kanal. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieser einzigen Wasserverkehrsstraße zwischen der Weichsel und Oder wird wohl heute niemand unterschätzen, und in dieser Überzeugung wird es wohl am Platze sein, die bestehende Wasserverbindung[1] einer Betrachtung zu unterziehen. Dieselbe besteht im Osten angefangen:

1. Aus der 13,1 km langen, bei Deutsch-Fordon in die Weichsel einmündenden, für Weichselkähne schiffbaren sogen. unteren Brahe[2]. Bei dem auf ihr vorherrschenden Verkehr in der Richtung stromaufwärts war wegen des natürlichen, erheblichen Gefälles die Bergfahrt sehr erschwert und nur durch Zuhilfenahme von Pferden möglich. Zur Erleichterung der Schiffahrt wurde alsdann eine Kettenschleppschiffahrt ins Leben gerufen. Die Kettenschleppdampfer vermochten jedoch wegen des stark gekrümmten Fahrwassers nicht genügendes zu leisten. Deshalb wurde die untere Brahe in den Jahren 1877—1879 unter Einbau von zwei Nadelwehren zu Karlsdorf und Brahnau kanalisiert. Neben dem ersten Wehr bei Karlsdorf wurde

---

[1] Vgl. Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge. Band 39. Berlin 1891. Die Stromgebiete des Deutschen Reiches. I. Teil: Das Gebiet der Ostsee. In diesem Bande speciell für diesen Abschnitt: „Das Odergebiet".

[2] Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts von Schwabe. Berlin 1899 S. 91.

eine Schleuse erbaut. Das Brahnauer Wehr schließt sich an die von der Bromberger Hafenaktiengesellschaft ausgeführte Hafenanlage Brahemünde an. Dieser Hafen ist durch einen hochwasserfreien Längsdeich gegen das Weichsel-Hochwasser geschützt und durch die Hafenschleuse und einen anschließenden hochwasserfreien Querdeich in den großen Binnenhafen und den kleinen Außenhafen geschieden; ersterer ist ausschließlich als Berghafen für die von der Weichsel kommenden Flöße bestimmt. Beide zusammen nehmen eine Fläche von 50 ha ein. Die Schiffe überwintern sicherer in der Brahe, und es sind in der Regel 80, zeitweise bis zu 300 Fahrzeuge aufgestellt. Die Kosten für die Karlsdorfer Schleuse und die beiden Nadelwehre, sowie für die Regulierung des Flußbettes und der Ufer beliefen sich auf 1 146 000 Mk.[1]

2. Aus dem 26,7 km langen Bromberger Kanal[2], welcher in Verbindung mit der Regulierung und Kanalisierung der Netze in den Jahren 1873—1874 mit einem Kostenaufwande von 684 471 Thalern angelegt wurde. Derselbe verläßt die untere Brahe mit der unteren sogen. Stadtschleuse in Bromberg und steigt, die Verbindung zwischen Brahe und Netze herstellend, mit 7 Schleusen zur Scheitelstrecke, dem sogen. langen Trödel empor. Unweit der Stadt Nakel fällt er mittels zwei Schleusen zur kanalisierten unteren Netze herab, welche die weitere Fortsetzung der Wasserstraße zwischen dem Weichsel- und Odergebiet bildet. Der Bromberger Kanal,

[1] Die Anlagekosten des Bromberg-Weichsel-Hafens zu Brahemünde betrugen, wie Deutsch in seinem Bericht über die Verhandlungen des Pariser Binnenschiffahrtskongresses 1892 mitteilte, „einschließlich einer staatlichen Subvention von 200 000 Mk. im ganzen die Summe von 1 700 000 Mk., welche nach einem vorgeschriebenen Schlüssel zu tilgen sind. Aus den verbleibenden Überschüssen der Einnahme gegenüber den Auslagen entfallen vorerst 5 % auf das Aktienkapital und ziffernmäßig bestimmte Beiträge zu den verschiedenen vorgeschriebenen Reserven, bis sie die statutengemäße Höhe erreicht haben, und der eventuell weiter verbleibende Rest muß zur außerordentlichen Abschreibung verwendet werden. Seit dem 18jährigen (1874—1891) Bestande dieses Hafens, d. h. also bis zu dem Zeitpunkte des Pariser Binnenschiffahrtskongresses, sind nun aus den Einnahmen bestritten worden: die 5 %ige Dividende, ferner die volle Höhe (500 000 Mk.) des Reservefonds, die Ansammlung eines Pensions- und Unterstützungsfonds im Betrage von 52 000 Mk., und das Aktienkapital ist bis zum Betrage von 80 000 Mk. getilgt worden, so daß in weniger als 25 Jahren das Aktienkapital unter Einrechnung der Reserve getilgt sein und auch mit 5 % sich verzinst haben wird.“ Vgl. Holzindustrie und Verkehrsstatistik. Vorträge, erstattet bei der III. Generalversammlung des Vereins bayerischer Holzinteressenten von Kommerzienrat Otto Steinbeis und Dr. Gottfried Zoepfl. Darin: die Umschlagsanlagen und die Notwendigkeit eines Holzhafens am Maine. Von Dr. Gottfried Zoepfl S. 47, 48. Der Hafen ist jetzt Eigentum des Staates (vgl. S. 134).

[2] Vgl. Schwabes Schrift S. 92.

welcher im Laufe der Zeit mehrmals, zuletzt 1889, teilweise umgebaut wurde, ist jedoch in den Abmessungen der Schleusen unverändert geblieben. Dieselben haben eine nutzbare Länge von 44,5—55,5 m, eine Thorweite von 4,97—6,2 m und größte Tiefe von 1,25 m. Die größten Flußschiffe, welche auf dem Kanal verkehren, haben daher nur eine Tragfähigkeit von 125 t und dürfen nur einen Tiefgang von 1,05 m haben[1].

3. Netze. Die Schiffbarkeit derselben beginnt von dem an der russischen Grenze gelegenen Goplosee, aus dessen nördlicher Spitze die Netze tritt. Die schiffbare Strecke der Netze vom Goplosee bis zum Bromberger Kanal, einschließlich des Speisekanals des letzteren, wird die kanalisierte obere Netze genannt. Im Gebiete derselben hat eine bedeutsame mit einem Kostenaufwande von 4 500 000 Mk. ausgeführte Regulierung in den Jahren 1878—1882 stattgefunden, indem eine Wasserstraße für Fahrzeuge von 150 t Tragfähigkeit[2] bis zum Anfang des Speisekanals geschaffen worden ist. Diese Wasserstraße wird durch sechs Schleusen in Spannung gehalten. Der ausgebaute Speisekanal, welcher unterhalb Eichhorst von dem Flusse abgezweigt ist und bei Adlig Kruschen in den Bromberger Kanal mündet, wird durch zwei Schleusen gestaut und gangbar. Die Dampfschiffahrt ist wegen der vielen von der Wasserstraße durchschnittenen Seen, welche das Treideln nicht erlauben, ziemlich lebhaft. Die größeren industriellen Unternehmungen an der oberen Netze (Zucker- Soda- und Stärkefabriken) besitzen sämtlich kleine Dampfer, mit welchen sie ihre Kähne schleppen lassen.

„Auf der oben erwähnten kanalisierten unteren[3] Netze haben im Laufe der Zeit ebenfalls Regulierungen stattgefunden, ohne jedoch den erwarteten Erfolg herbeizuführen, da bei mittlerem Wasserstande und 1,1 m Fahrtiefe den Fahrzeugen höchstens eine Ladefähigkeit von 125 t gestattet werden konnte, aber selbst bei dieser geringen Ladung die Kähne in der Netze während des Sommers oft gezwungen waren, abzuleichtern und auf Eintritt des Regens zu warten, oder sie wurden bei plötzlich abfallendem Wasser verhindert, die Reise fortzusetzen. Erst nachdem es gelungen war, den Widerstand zu besiegen, welchen die Landwirtschaft über ein Jahrzehnt gegen die Kanalisierung der Netze geleistet hat, die angeblich nur Schiffahrtsinteressen dienen würde, ist es der Staatsregierung gelungen, den Ausbau der Netze mit Schleusen von den Abmessungen des Oder-Spreekanals durch-

---

[1] Der Oder-Spree-Kanal ist für 450 t-Schiffe, der Dortmund-Ems-Kanal für 600 t eingerichtet. Das Durchschnittsschiff von 400 t ist der Typus auf Flüssen und Kanälen.

[2] Vgl. Schwabes Schrift S. 92.

[3] Ebendaselbst S. 93.

zuführen, ein Unternehmen, das nach den bisherigen Erfahrungen, wenn auch die Schiffahrt erleichternd, vorwiegend den Meliorationszwecken der Landwirtschaft dient.“ Die kanalisierte untere Netze mündet bei Zantoch oberhalb Landsberg in die Warthe. Die Regulierung der Einmündung der Netze in die Warthe ist bereits in den Jahren 1872 und 1873 ausgeführt worden. Für die Tragfähigkeit der Fahrzeuge auf der Netze als der Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder sind die Schleusenabmessungen des Bromberger Kanals maßgebend, nach denen die Tragfähigkeit 125 t bei einem Tiefgang der Schiffe von 1,05 m nicht überschreiten darf.

4. Warthe. Die Warthe, die bei Poporzelice die russisch-preußische Grenze überschreitet, durchfließt die ganze Provinz Posen unter Berührung der Hauptstadt in einer Länge von 368 km und ergießt sich unterhalb Küstrin in die Oder. Ihre Sohle[1] liegt nach den Angaben der Schiffahrtstreibenden zur Zeit derart, daß die Fahrwassertiefe bei niedrigstem Wasserstande auf der unteren Strecke von Küstrin nach Zantoch nur 0,75 m, von Zantoch bis Schwerin a. W. nur noch 0,65 m, von Schwerin bis Obornik 0,50 m und von hier bis Posen 0,40 m unter dem Posener Nullpunkte beträgt. Ende der 80er Jahre hat die Schiffahrt auf der Warthe sehr im Argen gelegen. Es existierte damals noch kein Dampfer, der den Segler stromaufwärts und bei widrigem Winde vorwärts bringen konnte. Der Schiffer mußte bei ungünstigem Winde einfach pausieren. Es kam daher vor, daß beladene Kähne auf der Tour von Stettin nach Posen, also bei einer Entfernung von ungefähr 300 km, sechs Wochen und darüber unterwegs waren. Einige Versuche von auswärtigen Reedern, mit ihren für andere Ströme (Oder) bestimmten Dampfern hier einen Schleppschiffahrtsverkehr einzurichten, mißglückten wegen des großen Tiefgangs dieser Schiffe. Erst 1882 gelang es einer Stettiner Firma, einen regelmäßigen Verkehr zwischen Posen und Stettin herzustellen. Heute betreiben den Schleppdampferverkehr auf der Warthe drei Gesellschaften: Hermann & Co. in Stettin, die von dieser Firma mitgeleitete Stettin-Posen-Bromberger Gesellschaft und die vereinigten Wartheschiffer, Dampfschleppschiffahrtsgenossenschaft. Auf der Warthe[2] ist zwar für Fahrzeuge eine Tragfähigkeit von 175—300 t zulässig; bei den niedrigen Sommerwasserständen kann jedoch bei weitem nicht auf die volle Ausnutzung der oben angegebenen Tragfähigkeit gerechnet werden. Der Schiffahrtsverkehr[3] ist während der Schiffahrtsperiode für die

[1] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin, Juni 1896 S. 199/200.
[2] Vgl. Schwabe S. 95, 96.
[3] Jahresbericht der Handelskammer für den Regierungsbezirk Posen 1898 S. 147.

zu verfrachtenden Güter kein regelmäßiger, da in erster Linie nur landwirtschaftliche Produkte in Frage kommen, diese aber hauptsächlich im Frühjahr und Herbst verladen werden. Was die Regulierung der Warthe[1] betrifft, so war in der dem Landtage am 21. Januar 1882 vorgelegten Denkschrift vom 12. Juni 1881 als Ziel der Warthenregulierung die Herstellung einer Wassertiefe von 1,00 m bei niedrigstem Wasserstande in der Stromstrecke von Schrimm abwärts bis zur Einmündung in die Oder bei Küstrin bezeichnet worden. Für die zu diesem Zwecke notwendigen Arbeiten sollten nach der Denkschrift 2500000 Mk. verwendet werden und nach einer späteren Vereinbarung oberhalb Schrimm bis zur russischen Grenze weitere 85000 Mk., sodaß im ganzen 3350000 Mk. verbraucht werden sollten. Nachdem die in Aussicht genommenen Mittel mit dem Schluß des Rechnungsjahres 1892/93 vollständig zur Verwendung gelangt waren, wurde in der Denkschrift vom Dezember 1893 die Aufwendung von weiteren 1115000 Mk. für die Sicherung und Ergänzung der bis dahin hergestellten Regulierung, für Baggerungen und für den Ausbau des bis zur Zeit Friedrichs des Großen angelegten Kanals, in welchem die Warthe die Stadt Küstrin durchströmt, in Aussicht genommen. Im wesentlichen sollten sich die Arbeiten auf die Stromstrecke im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. beschränken, da nur dieser Teil der Warthe der weiterhin durch die Netze und den Bromberger Kanal gebildeten Wasserstraße zwischen der Weichsel und der Oder angehört und einen regen Schiffahrtsbetrieb zeigt. Für die Etatsjahre 1895/96 und 1896/97 wurden aus den einmaligen und außerordentlichen Mitteln des Staatshaushaltsetats zusammen 200000 Mk. flüssig gemacht; davon entfielen 140000 Mk. auf die Bauausführungen im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. und 60000 Mk. auf den Bezirk Posen; außerdem konnten für die Arbeiten in letzterem Bezirk noch 50000 Mk. aus den für dauernde Ausgaben bereiten Mitteln zur Verfügung gestellt werden. Für den Hafen bei Landsberg sind im Extraordinarium für 1896/97 106000 Mk. bewilligt.

Häfen, Ladeplätze und Anschluß an das Eisenbahnnetz auf den erwähnten Wasserstraßen.

Außer dem schon oben genannten Hafen Brahemünde liegt in Bromberg oberhalb der Schleuse II eine Privatladestelle; oberhalb der Gorzyner Brücke am langen Trödel hat die Herrschaft Potulice am südlichen Ufer

[1] Stenographische Berichte zu den Verhandlungen des preußischen Hauses der Abgeordneten 1897.

einen 120 m langen Stichkanal mit kleinem Hafen zum Verladen von Steinen u. s. w. angelegt. An der Schleuse VI und VIII, sowie bei Gorzyn an der Südseite des langen Tröbels kann auf Antrag aus- und eingeladen werden.

An der kanalisierten oberen Netze besteht bei Montwy eine Überladestelle zwischen Schiff und Eisenbahn mit zwei Bollwerken von 120 und 80 m Länge. Daselbst sind zwei Krähne aufgestellt. Außerdem bestehen öffentliche Ladestellen für den Landverkehr. Verschiedene Fabriken und Anlieger haben für eigenen Gebrauch auf jedesmalige besondere Genehmigung Ladestellen hergestellt.

An der unteren kanalisierten Netze sind Hafenanlagen mit Ausnahme des Depothafens der Wasserbauverwaltung in Czarnikau, welcher nur zur Überwinterung der Baufahrzeuge benutzt werden darf, nur in Usch vorhanden. Der dortige Hafen umfaßt eine Fläche von 30 ar. Die Schiffe überwintern gewöhnlich in der Nähe ihres Heimatsortes hinter vorspringenden Ufern oder Buhnen. Anderer Winterschutz ist nicht vorhanden.

Was nun die Warthe betrifft, so entbehrt sie der Einrichtungen, die andere Flüsse längst besitzen. Die Häfen sind nur wenige an Zahl und diese dazu ganz primitiv. In der Erwähnung von Ladeplätzen beschränke ich mich nur auf die wichtigsten.

Der Hafen Orzechowo am rechten Wartheufer, 16 km unterhalb der russischen Grenze, von der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft angelegt, besitzt zwar nur für das gleichzeitige Laden von zwei Schiffen Platz, kann aber im Bedürfnisfall mit geringen Kosten für das gleichzeitige Laden von sechs Kähnen eingerichtet werden. Überwintern können daselbst vier bis sechs Kähne, die dort hinreichenden Schutz finden. Am Hafen ist auch eine Überladestelle zwischen Schiff und Eisenbahn. Die Länge des Hafenquais beträgt 90 m und der dort aufgestellte Krahn hat eine Tragfähigkeit von 50 Centnern.

Selbst die Stadt Posen hat keinen Warthehafen. Sie besitzt eine Überladestelle zwischen Schiff und Eisenbahn am Eichwalde, ferner unterhalb der Brücke eine 170 m lange massive Quaimauer, bei dem Berdychower Damm, sowie am Glacis einen Ladeplatz und in jüngster Zeit noch ein städtisches Bollwerk.

Birnbaum hat einen Hafen bekommen, der für 40 Schiffe berechnet ist; derselbe ist aber erweiterungsfähig, sodaß er 100 Fahrzeuge bergen kann.

In letzter Zeit wurde der Bau des Hafens zu Landsberg vollendet. Fischwerder besitzt am rechten Ufer eine fiskalische Abladestelle, 144 m lang; ebenda wird ein alter verlassener Flußlauf als Winterhafen benutzt. Derselbe bietet Raum für etwa 90 Schiffe, wird aber nur von etwa 50 bis 60 Schiffen aufgesucht.

Bei Küstrin Vorstadt am rechten Ufer befindet sich die Saglersche Ablage von 400 m Länge. Bei Küstrin selbst, unmittelbar oberhalb der Brücke am rechten Ufer, die Buddesche Ablage und unterhalb der Ostbahnbrücke eine Überladestelle zwischen Eisenbahn und Schiff. Sie ist auf eine Länge von 363 m, bei einer Höhe von 2—2,68 m am Küstriner Warthepegel teilweise durch ein Faschinendeckwerk, teilweise durch eine Steinpackung befestigt. Die beiden daselbst aufgestellten Krähne haben eine Tragfähigkeit von 10 bezw. 16 Centnern.

Was die Schiffahrtssperre [1] durch Eis betrifft, so dauert dieselbe jährlich meistens vier Monate, von Anfang Dezember bis Ende März.

Es muß in diesem Abschnitt noch zweier Flüsse gedacht werden, der Küddow, einem Nebenfluß der Netze, und der Obra, einer Ader der Oder.

Die Küddow gilt nach den Ermittelungen der Handelskammer zu Bromberg in der Strecke von Schneidemühl bis Usch als ein öffentlicher und schiffbarer Fluß. Die Fahrtiefe dieser Strecke wird auf 1,5 m angegeben und ihre Wassermengen werden als drei bis viermal so reichlich wie diejenigen der Netze oberhalb Usch bezeichnet. Die Leistungsfähigkeit dieser Wasserstraße ist eine äußerst geringe, kaum nennenswerte; denn diese Wasserstraße nimmt einen Lauf von 34 km in fast einem Halbkreise mit kurzen scharfen Buchtungen und Kurven, die durch flache Ansandungen nur zeitweilig und sehr schwierig die Fortbewegung ganz kleiner Fahrzeuge gestatten [2].

Was nun die Obra betrifft, so ist sie für eigentlichen Schiffsverkehr von keiner Bedeutung, da sie nur von kleinen örtlichen Kähnen befahren werden kann. Ihr nördlicher etwa 45 km langer Arm, der Zufluß der Warthe, ist von Bentschen ab für kleine Fahrzeuge passierbar; das Einfahren in die Warthe ist ganz durch die Obramühle verhindert. Dieser Fluß ist hier deshalb erwähnt worden, weil er die Trace bildet für die projektierte Oder-Warthe verbindung, welche ihren Ausgangspunkt an der Obramündung bei Tschicherzig nehmen solle, weil die untere Obra bis zum Rudensee auf etwa 30 km für Kähne bis 10 t Last schiffbar ist, und von Ruden ab bis oberhalb Posen (durch den Obrabruch) sich der Obrakanal befindet, welcher für Lastschiffe allerdings nicht befahrbar ist.

---

[1] Vgl. Führer auf den deutschen Schiffahrtsstraßen II. Teil: Elbe- und Odergebiet S. 91 u. 93. Bearbeitet im Königl. Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

[2] Protokoll der Ausschußsitzung des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt. Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder. Referent Handelskammersekretär Hirschberg-Bromberg. 1890 Lief. 2 S. 14.

Angesichts des jetzt immer lebhafteren Kampfes Vieler gegen den Bau von Wasserstraßen können wir nicht umhin, folgendes festzustellen:

Die Wassertiefe der Warthe entspricht noch immer bescheidenen Anforderungen nicht, da sie nur ca. 0,65 m bei dem Posener Pegel beträgt, während eine Mindesttiefe von 1 m als unbedingt erforderlich angestrebt werden muß. Die bisherigen Schiffahrtshindernisse[1] sind verblieben. Zu diesen gehört der Mangel an Sicherheitshäfen, an Lösch- und Ladeplätzen, die Mangelhaftigkeit der Brücken, endlich insbesondere die große Schleuse bei Posen. Zu dem Mangel an Lösch- und Ladeplätzen tritt der Mangel der Anschlußgeleise an Eisenbahnen zum Umschlagsverkehr hinzu. Die Brücken befinden sich auf der Warthe in recht mittelmäßigem Zustande. Hindernisse für die Schiffahrt bieten die Brücken oberhalb Posens bei Neustadt und Schrimm, unterhalb in Wronke, Birnbaum und Schwerin, endlich die Posener Walischeibrücke selbst.

Was nun den Bromberger[2] Kanal betrifft, so blieb bis 1899 der hauptsächlichste Wunsch unerfüllt, daß auf dieser wichtigen Verkehrsstraße, der einzigen Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder, Fahrzeuge mit größeren Dimensionen als mit denjenigen nach dem sehr begrenzten Finowkanalmaße verkehren können. Auf folgende Verbesserungen zielen die Bestrebungen insbesondere der Bromberger Handelskammer:

baldigster Umbau des Bromberger Kanals nach den Abmessungen des Spree-Oder Kanals, 55 m Länge, 8,6 m Breite,
Verbreiterung der Karlsdorfer Schleuse bis zu 9 m,
Sicherung einer größeren Fahrtiefe und
Erweiterung der Brückenjoche bis mindestens 10 m Lichtweite und bis 4 m Lichthöhe bei mittlerem Wasserstande.

Bei jetziger Sachlage beschränkt sich die Verfrachtung[3] nur auf Güter, welche auf längere Dauer keinen nennenswerten Zinsverlust geben. Auch dieser Transport ist beschränkt, und zwar wesentlich auf Wasserstrecken, auf denen, wie eben auf der Verbindung zwischen Weichsel und Oder, die leistungsfähigere und billigere Konkurrenz größerer Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Für Verfrachtungen von höherwertigen und solchen Gütern, die über

---

[1] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin 15. Oktober 1897, 14. Jahrgang, Artikel: Bericht über die Hauptversammlung am 2. Oktober 1897 des Provinzialvereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Posen.

[2] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin 1. Juli 1898, V. Jahrgang, Artikel: Bericht über die 4. ordentliche Hauptversammlung des Ostdeutschen Fluß- und Kanalvereins zu Bromberg am 9. Juni 1898.

[3] Jahrbuch der Handelskammer zu Bromberg 1895 S. 16. 17. 18.

das Anschlußgebiet der Oder hinaus zu befördern sind, wird dem konkurrierenden See- und Bahnwege der Vorzug gegeben, obschon hierfür der direkte binnenländische Wasserweg das nächstliegende und billigste Beförderungsmittel wäre. Aus besagten Gründen ist die Thatsache erklärlich, daß die Bromberger Gegend nicht in dem gewünschten Maße die Vorteile des deutsch-russischen Handelsverkehrs sich nutzbar machen konnte. Der größere Teil dieses Verkehres nimmt unter Verzicht auf den naheliegenden binnenländischen direkten Wasserweg den Umweg über die Seehäfen. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß sich die Sachlage zu Gunsten Brombergs ändert, sobald die direkte Güterbeförderung auf Fahrzeugen mit 400 t Tragfähigkeit von Ost nach West ermöglicht wird. Dadurch, daß es nicht ermöglicht ist, die größeren Fahrzeuge der Weichsel, und insbesondere die Tourendampfer mit Danzig und Polen, direkt nach Bromberg zu führen, leidet der Lokalverkehr der Stadt Bromberg. Nach dem schon erwähnten Jahresberichte wurden vielfach große Mengen Speditionsgüter, Zucker-, Getreide- und Kleiesendungen anstatt hierher, nach Thorn bezw. Danzig verschifft, die anderenfalls ihren Weg nach und über Bromberg nehmen würden.

Die Gebühren.

Da bei dem Transport von Gütern auf den Wasserwegen die Gebühren, die für Benutzung von Kanälen, Hafenanlagen u. s. w. erhoben werden, eine wichtige Rolle spielen, muß kurz deren gedacht werden. Am städtischen Bollwerk zu Posen werden Ufergebühren seitens des Magistrats erhoben, und zwar für Getreide und Mühlenfabrikate[1] bis 10 000 kg 4 Pf. für je 100 kg jedoch nicht mehr als 2 Mk.; über 10 000 kg 2 Pf. für je 100 kg. Angefangene 100 kg werden für voll berechnet. Für die Zahlung des Ufergeldes ist in erster Linie der Schiffer, in zweiter der Empfänger des Gutes haftbar.

Für die Benützung der Hafenanlagen zu Landsberg a. W. werden von der Stadt Gebühren erhoben im Betrage von 15 bezw. 30 Pf. für 5 t Ladegewicht.

Die Bromberger Hafenaktiengesellschaft forderte durchschnittlich 6 Mk. Schleusengeld und 7 bis höchstens 9 Mk. Treiberlohn pro Kahn.

Zur Deckung der von der Stadtgemeinde Bromberg für die Herstellung und Unterhaltung von Bollwerks- und Löschanlagen für Schiffe aufgewendeten Kosten werden für die Benützung dieser Anlagen Gebühren erhoben:

Bollwerksgeld zahlen die Schiffer für jedes zum Ein- oder Ausladen von Gütern am städtischen Bollwerk anlegende Fahrzeug von einer Tragfähigkeit bis zu 75 000 kg 0,50 Mk.; von mehr als 75 000 kg 1 Mk.

[1] Wenn dieselben an dem Schiffsladeufer verladen oder entladen werden.

Lade- und Löschgebühren sind vom Empfänger zu entrichten für 1 t Getreide 1 Pf.

An Krahn- und Wiegegebühren werden für jede auch nur angefangene 50 kg Getreide und Mehl 1 Pf. erhoben; außerdem zahlen die Besteller Lagergebühren.

Der Übergang der Hafenanlagen in Brahemünde in die Hände des Staates veranlaßte einen neuen Tarif der Schiffahrts- und Flößereiabgabe auf den Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe und der Hafenabgaben in Brahemünde. Hinsichtlich dieses Tarifs heißt es in der Eingabe unterm 2. Mai 1899 der Bromberger Handelskammer an das Staatsministerium: „Die Grundtaxe der neubemessenen Abgaben ergiebt selbst bei den geringwertigen Gütern der Klasse II gegen die bisherigen Gebühren eine Erhöhung, die sich für die zumeist in Betracht kommenden Güter der Klasse I sogar auf ca. 110% Zuschlag stellt.

„Die bisherigen Abgaben für ein beladenes Fahrzeug für die Strecke Bromberg-Landsberg a. W. betrugen einschließlich Schleusenbedienungskosten 25,20 Mk. Nach dem neuen Tarif werden erhoben für Güter der

	I. Klasse	II. Klasse
Bromberger Kanal-XII. Schleuse . . .	28,10 Mk.	14,10 Mk.
auf der unteren Netze	24 „	12 „
also jetzt für Bromberg-Landsberg a. W.	52,10 Mk.	26,10 Mk.
mehr als bisher	26,90 „	0,90 „

Dies ergiebt auf das durchschnittliche Ladungsquantum eines solchen Schiffes mit Artikeln der Güterklasse I eine Belastung mit etwa 80 Mk. pro 100 t, oder ca. 4 Pf. für jeden Centner an reinen Kanalgebühren mehr als 10% der Durchschnittsfrachten.

Es ist vorauszusehen, daß bei einer derartig hohen Abgabenbelastung wiederum eine bedauerliche Verkehrsverschiebung derart eintreten wird, daß entweder der Bahntransport vielfach bevorzugt werden wird, oder daß Güter, wie früher öfters, den Wassertransport östlich auf der Weichsel mit Umladungen in Danzig und Stettin nehmen werden."

Am Schluß dieses Abschnittes muß ich noch einmal hervorheben, daß bei der finanziellen Verwaltung der Wasserwege und Wasseranstalten in der Provinz Posen nicht der Grundsatz der reinen Ausgabe, sondern das Gebührenprincip gilt.

Die Wasserfrachten.

Für den Schiffahrtsverkehr giebt es nicht, wie für den Eisenbahnverkehr, bestimmte Tarife. Hier wird die Fracht durch individuelle Verabredung von Fall zu Fall festgesetzt. Die Wasserfrachten sind demgemäß

außerordentlich schwankend und von vielen wechselnden Umständen abhängig. Abgesehen von dem Verhältnis der Frachtmengen zu den disponiblen Kahnräumen kommen hier in Betracht[1]:

1) Die jeweiligen Wasserstände und Witterungsverhältnisse;
2) die Verpflichtung bestimmter Lieferzeiten mit dem Schifferobligo, teilweise oder ganz unter Dampf zu gehen;
3) die Chancen für anderweitige Ladung oder Rückladung am Bestimmungsplatze;
4) die erhöhten Assekuranzprämien für Herbst- und Frühjahrsladungen.

Danach ist es schon in Bromberg vorgekommen, daß Sommerladungen mit Mehl und Getreide nach Berlin 10 % teuerer als die Herbstfrachten abgeschlossen wurden.

Die Bromberger Schleppschiffahrtsaktiengesellschaft hat wohl eine große Werft und ist der Konzentrationspunkt der ostdeutschen Flößerei, unterhält aber selbst keinen regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb.

Die Bromberger Dampfergesellschaft unterhält zwar mit ihrem großen Dampfer und Kähnen regelmäßige Verbindung mit Danzig und den anderen Weichselstationen, läßt sich aber auf bindende Frachten nicht ein.

Im Durchschnitt der Jahre 1886—1891 wurden für 1000 kg Getreide an Wasserfrachten[2] gezahlt

von Posen nach	Berlin	Magdeburg	Wallwitzhafen	Dresden
	7,18 Mk.	9,43 Mk.	12,68 Mk.	13,68 Mk.
die Eisenbahnfracht kostet .	11,20 „	19,50 „	14,50 „	16 „
ist also jeweils um . . .	4,02 Mk.	10,07 Mk.	1,02 Mk.	2,32 Mk.

teurer als die Wasserfracht.

Von Bromberg nach Magdeburg beträgt die Wasserfracht pro Tonne 9 Mk. gegenüber 19 Mk. Bahnfracht.

Für komplette Kahnladungen Getreide und Mehl bewegt sich die Kahnfracht[3] ungefähr in folgenden Grenzen

von Posen nach Stettin . . .	3,0—4,0 Mk.	pro 1000 kg
von Bromberg nach Stettin .	6,0—7,50 „	pro 1000 kg

Die Bahnfracht von Posen nach Stettin kostet 10,50 Mk. pro 1000 kg.

Die Ladungen von Posen nach Danzig gehen nicht zu Wasser, sondern von Posen bis Bromberg per Bahn; in Bromberg erfolgt dann die Umladung, und wasserabwärts gehen die Transporte nach Danzig weiter. Die

[1] Nach Erkundigungen beim Herrn Handelskammersekretär Hirschberg in Bromberg.
[2] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1891.
[3] Nach Erkundigungen bei den Spediteuren Johannes Ick in Danzig und Hermann & Teilnehmer in Stettin.

Fracht Posen via Bromberg nach Danzig einschließlich der Umladung beträgt 11,50 Mk. pro 1000 kg und ist die reine Wasserfracht Bromberg-Danzig 3,50 Mk. pro 1000 kg. Die direkte Bahnfracht von Posen nach Danzig beträgt dagegen 15,30 Mk. pro 1000 kg.

Nach Tabelle IV des im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeiteten Führers auf den deutschen Schiffahrtsstraßen, Berlin 1893, zahlten für das Tonnenkilometer

Getreide	geringster	mittlerer Satz	höchster
von Posen nach Berlin . . .	1,1 Pf.	1,3 Pf.	1,5 Pf.
von Bromberg nach Hamburg	1,3 „	1,6 „	1,8 „
von Bromberg nach Berlin .	1,6 „	2,2 „	2,6 „

Nach der Berechnung Symphers in der Denkschrift „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbekanals Band II, Berlin 1899", werden für den Getreidetransport zu Wasser von Bromberg nach Herne folgende Frachtsätze erhoben:

a) Bromberg-Danzig.

Es wird angenommen, daß das zu versendende Getreide in Bromberg lagert oder dort an die Wasserstraße auf dem Land- oder Eisenbahnwege angeliefert wird.

Bromberg-Danzig Weichselfracht.	3,00 Mk. pro Tonne
Versicherung der Ladung auf der Weichsel	0,25 „ „ „
	3,25 Mk. pro Tonne

b) Danzig-Herne.

Die bis 1895 von Danzig nach Rotterdam üblichen Seefrachten würden durch die vom Kaiser Wilhelm-Kanal gebotene Abkürzung eine wesentliche Verminderung erlitten haben, wenn nicht die Kanalabgabe einen wesentlichen Teil der Ersparnis ausgliche. Sympher behält daher die früher bestandenen Frachtsätze unverändert bei.

In Danzig Umschlag ins Seeschiff	1,00 Mk. pro Tonne
Danzig-Rotterdam Seefracht	6,50 „ „ „
Seeversicherung der Ladung	1,00 „ „ „
Umschlag ins Rheinschiff.	0,60 „ „ „
Rotterdam-Laar, Rheinfracht	2,00 „ „ „
Versicherung der Ladung auf dem Rhein	0,25 „ „ „
Laar-Herne, Kanalfracht, lediglich Streckenkosten (Entfernung 40 km; dazu für Aufenthalt an 7 Schleusen 4 × 7 = 28 km) 68 × 0,3 Pf..	0,20 „ „ „
Kanalabgabe 40 × 2,0 Pf. (höchste Klasse). . . .	0,80 „ „ „
Hafengebühr in Herne.	0,15 „ „ „
zusammen	12,50 Mk. pro Tonne

Also kostet die Getreidefracht von Bromberg nach Herne 15,75 Mk. per Wasser; per Bahn dagegen macht dieselbe (824 km) 38,30 Mk. aus.

Wir sehen, daß die Wasserfrachten, deren Höhe, wie schon oben gesagt, schwankt, im Vergleich zu den Bahnfrachten niedriger sind. Vergleicht man aber die Wasserfrachten des Warthe- und Netzedistriktes im Verhältnis zu den Eisenbahnfrachten desselben Gebietes mit denen des Westens im Verhältnis zu dessen Eisenbahnfrachten, so werden wir sehen, daß die Benachteiligung des Ostens drei- bis viermal so groß ist. In der Denkschrift über den Berlin-Stettiner Großschiffahrtsweg im Binnenschiffahrtsverein für die wirtschaftlichen Interessen des Ostens, Mitteilungen Berlin 1898, werden die Wassertarife des Warthe- und Netzedistriktes mit dem Durchschnitt des Specialtarifs I, II und III verglichen. Das Verhältnis der Wasser- und und Eisenbahntarife zu einander stellt sich zwischen nachbenannten Stationen und Berlin wie folgt:

	per Wasser km	Fracht pro Tonne Mk.	per Eisenbahn km	Fracht pro Tonne Mk.	Wasserfracht % der Eisenbahnfracht	
	Warthedistrikt					
Schrimm ca.	456	9,50	305	11,30	84	Durchschnitt 82 %
Moschin =	431	9,50	273	10,50	90	
Posen =	405	9	255	9,20	97	
Obornik =	369	8	286	10,20	78	
Obersitzkow =	346	6,50	220	8,40	71	
Wronke =	335	6	220	8,40	71	
Zirke =	307	5,50	200	8	68	
Birnbaum =	301	5,50	200	8	68	
Schwerin =	256	5	188	7,60	66	
Landsberg a. W. =	222	4,50	129	5,20	86	
Vietz =	188	4	105	4,50	90	
Küstrin =	162,5	3,50	83	3,70	94	
	Netzedistrikt					
Inowrazlaw =	534	11,50	361	12,60	91	Durchschnitt 82 %
Bartschin =	494	10	346	12,10	82	
Labischin =	477	9	346	12,10	82	
Bromberg =	474	9	333	11,40	79	
Nakel =	447	8	306	10,80	74	
Gromaden =	432	8	273	9,80	81	
Weißenhöhe =	407	8	273	9,80	81	
Usch =	376	7	246	8,90	79	
Czarnikau =	345	6,50	199	7,50	80	
Filehne =	307	5,50	199	7,50	80	
Driesen =	277	5	175	6,70	74	

Zwischen Berlin und Hamburg beträgt der Wassertarif 25 % des Eisenbahntarifs. Die Benachteiligung der Warthe- und Netzedistrikte ist also mehr als dreimal so groß und trifft fast ausschließlich inländische Produkte.

Die Wasserstraßen Posens sind bis jetzt nicht im mindesten Einbruchthore für ausländische Produkte; sie nutzen, soweit sie überhaupt Nutzen bringen, nur den Inländern.

Schließlich muß hier der Mangel an Umschlagtarifen zwischen den Eisenbahnen und den Wasserstraßen erwähnt werden.

Fünfter Abschnitt.

Der Güterverkehr auf den Wasserstraßen, verglichen mit dem auf den Eisenbahnen in der Provinz Posen.

Ein Vergleich zwischen dem Güterverkehr auf den Wasserstraßen mit dem Bahnverkehr in der Provinz Posen kann nur annähernd richtig sein, weil gleichartige Voraussetzungen für die Statistik beider Verkehrsarten fehlen. Die Anschreibungen und statistischen Ermittelungen für den Schiffahrtsverkehr innerhalb der Grenzen der Provinz Posen erfolgen an bestimmten Verkehrsorten; für die Warthe bei Poporzelice an der russischen Grenze und bei Schwerin und für den Bromberger Kanal an der Schleuse II ohne Rücksicht darauf, woher die Güter kommen und wohin sie gehen, ohne Scheidung derselben für den Empfang bezw. Versand bestimmter staatlich begrenzter Gebiete. Es ist auch völlig unrichtig, die Zifferangaben in Thorn und Schwerin, wie Thamer im Archiv für Eisenbahnwesen für den Getreideverkehr es thut, als maßgebend für den Wasserverkehr der Provinz Posen zu erachten.

1. Thorn selbst liegt noch in Westpreußen.

2. Ein großer Teil dort ankommender Güter geht weichselabwärts nach Danzig und anderen Weichselstädten. Dasselbe findet auch mit den weichselaufwärts ankommenden Gütern statt.

Nun hat gerade der Vergleich zwischen dem kilometrischem Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen und dem auf den Eisenbahnen, der zu Ungunsten der letzteren ausfiel, viel Aufsehen erregt. Die Frage nach den Ursachen dieser Erscheinung wurde zu einer akuten, sie wurde von Fachleuten näher untersucht und von den Vertretern der deutschen Eisenbahnen, unter diesen namentlich von Ulrich, dahin beantwortet, daß ein Wettbewerb zwischen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen besteht. Namentlich sei die Gebührenfreiheit der Binnenschiffahrt und die stiefmütterliche Behandlung der Eisenbahnen ein Nachteil, wenn die Eisenbahnen mit den Wasserstraßen konkurrieren müssen. Prof. Lotz in seinem Vortrag „Die Aufgaben der Binnenwasserstraßen im Zeitalter der Eisenbahnen“, Beilage zur

Allgemeinen Zeitung vom 17. und 18. Juli 1895, hat darauf hingewiesen, „daß, wenn zwar per Kilometer die Frachtleistung in Deutschland auf den Wasserstraßen größer war als auf den Eisenbahnen, man sich das nicht so vorstellen dürfe, als ob auf den Wasserstraßen etwa mehr Güterlasten befördert worden seien. Das ist nicht der Fall. Die Menge der beförderten Lasten ist thatsächlich sehr viel kleiner auf den Wasserstraßen wie auf den Eisenbahnen.“ Um dies letztere auch für den Verkehr an Gütern auf den Wasserstraßen und den Eisenbahnen der Provinz Posen festzustellen[1], gehe ich nun folgendermaßen zu Werke. Ich vergleiche den Gesamtverkehr (Versand und Verkehr innerhalb der Provinz und Empfang) der auf den Eisenbahnen beförderten Güter mit dem Gesamtverkehre der auf der Warthe bei Poporzelice und Schwerin und auf dem Bromberger Kanal bei der Schleuse II durchgegangenen, abgegangenen und zugekommenen Güter exkl. Flößereiverkehr. Ein solcher Vergleich findet auch für die Beförderung von Getreide und Mehl statt. Ich betone aber hier noch einmal, daß der wirkliche Verkehr auf den Wasserstraßen der Provinz Posen bedeutender ist, als der statistisch nachgewiesene, da in der Binnenschiffahrtsstatistik der Lokalverkehr von Bromberg, der oberen, unteren Netze und der Verkehr im Hafen Brahemünde nicht berücksichtigt worden ist, und auch die Zifferangaben der Reichsstatistik zu niedrig und unrichtig sind (siehe Anhang Tabelle I und im Text X). Die Anzahl der auf den Eisenbahnen beförderten Güter betrug 1886 2511577 t, 1897 5141212 t; eine Zunahme von 104 %; auf der Warthe wie auf dem Bromberger Kanal zusammen wurden 1881 189628 t, 1897 314325 t befördert, eine Zunahme von 60 %. Der Güterverkehr auf dem Bromberger Kanal hat 1886—1897 um 123 %, der der Warthe nur um 35 % zugenommen.

Diese Ziffern beweisen deutlich, daß die Menge der beförderten Lasten viel kleiner ist auf den Wasserstraßen in der Provinz Posen als auf den Eisenbahnen, denn der nachgewiesene Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen verhält sich zum Eisenbahnverkehr wie 6 zu 100, wenn man die beförderten Lasten, nicht jedoch die Tonnenkilometer vergleicht. Diese Ziffern legen aber auch ein Zeugnis dafür ab, daß der Güterverkehr der Provinz Posen bisher hauptsächlich auf die Eisenbahnen angewiesen ist, daß die Binnenwasserstraßen nicht so beschaffen sind, um den Bahnen Konkurrenz zu machen. Andererseits darf man nicht verkennen, daß der Güterverkehr auf den

[1] Die Posener Handelskammer verzichtet, Zahlen über die einzelnen Verkehrsbeziehungen auf der Warthe beizubringen, weil das vorhandene statistische Material sowohl der amtlichen Reichsstatistik als auch der Statistik über den Schiffahrtsverkehr der Stadt Posen in jeder Beziehung ein so mangelhaftes sei, daß das daraus sich ergebende Bild von dem gegenwärtigen Verkehr ein durchaus unzutreffendes wäre.

Tabelle X. **Güterverkehr auf der Warthe und dem Bromberger Kanal in den Jahren 1886—1897.**

Es wurden befördert Tonnen:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891
auf der Warthe	122 614	126 032	119 465	116 765	136 951	113 293
auf dem Bromberger Kanal	66 414	90 638	80 776	71 385	89 990	92 259
	189 028	216 670	200 241	188 150	225 041	205 552

	1892	1893	1894	1895	1896	1897
auf der Warthe	81 046	126 805	134 503	115 721	194 130	165 621
auf dem Bromberger Kanal	75 287	78 768	99 089	102 459	120 946	148 704
	156 333	205 573	233 592	218 180	315 076	314 325

Getreide- und Mehlverkehr auf der Warthe und dem Bromberger Kanal in den Jahren 1886—1897.

Es wurden befördert Tonnen:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891
auf der Warthe	22 273	18 262	24 183	23 855	12 147	16 301
auf dem Bromberger Kanal	12 144	11 760	11 581	4 530	3 855	4 002
	34 417	30 022	35 764	28 385	16 002	20 303

	1892	1893	1894	1895	1896	1897
auf der Warthe.	10 278	32 055	36 281	31 966	38 531	34 517
auf dem Bromberger Kanal	4 435	2 704	6 239	6 468	12 661	17 476
	14 713	34 759	42 520	38 434	51 192	51 993

Wasserstraßen, namentlich der auf dem Bromberger Kanal, in den Jahren 1886—1897 gestiegen ist[1].

Was den Getreide- und Mehlverkehr zusammen auf den Eisenbahnen betrifft, so betrug derselbe im Jahre 1886 353 961 t, 1897 671 528 t, eine Zunahme von 89 %; auf der Warthe und dem Bromberger Kanal zusammen wurden 1886 34 417 t an Getreide und Mehl, 1897 51 993 t befördert, eine Zunahme von 51 %. Der Getreide- und Mehlverkehr zusammen hat auf dem Bromberger Kanal 1886—1897 um 43 %, der auf der Warthe um 54 % zugenommen. Auch diese Ziffern zeigen uns, daß die Menge der beförderten Getreide- und Mehllasten auf den Wasserstraßen in Posen viel kleiner ist als auf den Eisenbahnen, denn der nachgewiesene

[1] Getreide- und Mehlverkehr auf der Warthe und dem Bromberger Kanal 1898:
Es wurden befördert auf der Warthe 39 836 t
auf dem Bromberger Kanal 18337 t
58 173 t davon 25 273 t Mehl.

Getreideverkehr auf den Wasserstraßen verhält sich zum Bahnverkehr, wenn man die beförderte Last, nicht die tkm, vergleicht wie 8 zu 100. Wenn nur 8/108 oder ein Dreizehntel des nachgewiesenen Getreideverkehrs zu Wasser befördert werden, so bedeutet das möglicherweise, daß für bestimmte Gegenden der Wasserweg sehr wichtig ist; für die Provinz Posen im allgemeinen kann gleiches nicht gefolgert werden. Unzweifelhaft sind diejenigen Strecken, die unmittelbar von der Netze, der Warthe, dem Bromberger Kanal berührt werden, mehr an dem Getreideverkehr zu Wasser interessiert. So versandte die Stadt Posen[1] vom 1. Januar bis 31. Dezember 1898 an Roggen achtmal soviel auf der Warthe als auf der Eisenbahn, allerdings in der Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899.

Der Getreideversand[2] im Direktionsbezirke Bromberg betrug per Bahn pro 1896/97

Weizen	51 394 t
Roggen	88 730 t
	140 124 t

Zu Wasser gingen aus im Jahre 1897 durch

	Brahemünde	Bromberger Kanal		
	ostwärts	westwärts		zusammen
Weizen	230 t	3 119 t	=	3 349 t
Roggen	1009 t	22 873 t	=	23 882 t
				27 231 t

oder nur ca. 20 % des Bahnversandes.

Gleichartig ist die Sachlage für die Bromberger Mühlenindustrie, die hauptsächlich das inländische Getreide verarbeitet und einen wesentlichen Stützpunkt der Landwirtschaft um Bromberg bildet.

Während der Bahnversand aus dem Bezirk Bromberg für 1896/97 106 054 t betrug, weist die Ausfuhr zu Wasser für 1897 folgende Ziffern auf:

ostwärts durch Brahemünde . . . . . 990 t
westwärts durch den Bromberger Kanal 8160 t = 9 150 t

oder etwa 10 % des Bahnversandes, wobei zu bemerken ist, daß über 5400 t allein aus Bromberg zu Wasser verladen sind.

Aus den vorerwähnten Einzelheiten und einem Vergleich der gesamten Verkehrsziffern ergiebt sich die Folgerung: daß trotz der stetigen Zunahme der Verkehrsmengen die Getreide- und Mehlprodukte überwiegend dem Bahntransport anheimfallen und daß in der Provinz Posen die Wasserstraßen die Politik der Eisenbahnen keineswegs durchkreuzen.

---

[1] Siehe Handelskammerbericht für Posen 1898 S. 244—268.

[2] Denkschrift über den Berlin-Stettiner Großschiffahrtsweg. Binnenschiffahrtsverein für die wirtschaftlichen Interessen des Ostens. Mitteilungen Berlin 1898 S. 94.

Schluß.

Das Gesamtresultat unserer vorstehenden Ausführungen fassen wir in folgende Leitsätze zusammen:

1. Die Beseitigung der Ausnahmetarife der Privatbahnen in der Provinz Posen führte wesentlich zur Verteuerung des Transportes von Getreide und Mehl, und zwar auch von posenschen Produkten.

2. In der Provinz Posen hatte die eine Strecke manchmal einem zufälligen Umstande den billigeren Ausnahmetarif vor anderen zu verdanken.

3. Man kann nicht umhin, eine gewisse Stagnation in der Getreide- und Mehltarifpolitik zu verzeichnen, und zwar:
   a) für die Inlandtarife bis 1891 im Fernverkehr;
   b) für den Nahverkehr überhaupt, denn Getreide und Mehl tarifieren seit 1877 nach dem Streckensatze von 4,5 Pf.;
   c) für die Verbandstarife im deutschen Anteil, mit Ausnahme der Maistarife.

In anderen Ländern — in Rußland und den Vereinigten Staaten Nordamerikas — haben sich die Getreide- und Mehlfrachten[1] per Bahn bedeutend vermindert. So z. B. verringerten sich die durchschnittlichen Kosten der Beförderung von Weizen auf der Eisenbahn von Chicago nach New-York per 1000 kg in der Zeit von 1873—1894 um mehr als die Hälfte (1873 50,13 Mk., 1894 19,89 Mk., also 30,24 Mk.). Vergleicht man hiermit die deutsche Entwicklung, so wird man zugeben müssen, daß die staatliche Getreide- und Mehlpolitik an einem toten Punkte angekommen ist. Andererseits muß man, um gerecht zu sein, einräumen, daß vom Standpunkte der seit 1879 maßgebenden staatlichen Tarifpolitik ein Reformeifer kaum möglich war. Denn

[1] Conrads Jahrbücher für Nat.. u. Stat. III. Folge 11. Bd. (1896) S. 872.

a) Die agrarischen Interessenten des Ostens wünschten nicht Tarifermäßigungen, welche auch dem russischen Getreide zugute kommen konnten. Es ist in der That eine große Schwierigkeit, daß man gleichzeitig dem russischen Getreide keine Verbilligung des Transportes erweisen und doch den Absatz des heimischen Getreides ohne differentielle Eisenbahnsätze für deutsches und russisches Getreide fördern möchte.

b) Die agrarischen Interessenten und die Müller des Westens und Südens protestierten gegen die ermäßigten Ferntarife, welche den Agrariern des Ostens genehm waren. Die Regierung sah sich veranlaßt, in diesem Falle den Anforderungen nicht einer nationalen, sondern einer regionalen Schutzpolitik gegenüber zum alten Stillstand zurückzukehren.

c) Das quieta non movere schien vom fiskalischen Standpunkte erträglich und sogar bequem, zumal da der Konsument schwieg.

d) Ermäßigungen sollten nur bei der Ausfuhr, nicht bei der Einfuhr von Getreide zugestanden werden; die Ausfuhr ist aber geringer in Deutschland als die Einfuhr und vollends als der innere Verkehr.

e) Ein Anlauf zu Reformen der Tarifpolitik bleibt allerdings bei dem seiner Natur nach monopolistischen Bahnbetrieb da leicht aus, wo die Wasserstraßen so wenig Wettbewerb ausüben, wie im vorliegenden Falle in Posen.

4) Der Getreide- und Mehlverkehr in der Provinz Posen, sowie der Güterverkehr ist bisher wegen der mangelhaften Beschaffenheit der Warthe, der Netze und des Bromberger Kanals in der Hauptsache auf die Eisenbahnen angewiesen.

5) Von einer „stiefmütterlichen Behandlung" der Staatseisenbahnen gegenüber den Wasserstraßen kann in der Provinz Posen nicht die Rede sein.

Anlagen.

Tabelle I.

Jahre	Versand	Verkehr innerhalb der Provinz	Empfang	Gesamtverkehr	Weizen			Roggen			Hafer		
					Versand	Verkehr innerhalb der Provinz	Empfang	Versand	Verkehr innerhalb der Provinz	Empfang	Versand	Verkehr innerhalb der Provinz	Empfang
1885	591 556	539 336	1 265 775	2 391 667	38 701	27 882	7 837	111 931	29 921	4 456	4 458	5 213	4466
1886	662 500	582 323	1 266 754	2 511 577	43 581	27 347	7 787	110 881	28 231	3 879	6 445	7 127	2870
1887	707 247	617 717	1 364 455	2 689 620	43 870	28 032	8 391	105 108	26 912	6 279	10 317	6 280	2012
1888	753 696	757 516	1 561 262	3 072 474	41 225	29 236	7 253	119 509	43 821	8 111	18 717	8 553	2373
1889	810 979	899 078	1 670 716	3 380 774	42 779	37 172	5 948	106 765	42 070	4 723	14 116	8 226	3349
1890	796 244	978 606	1 640 572	3 415 429	45 962	37 551	6 554	88 184	39 613	6 676	8 359	8 733	3140
1891	761 896	1 065 106	1 889 495	3 716 497	38 218	40 713	6 256	99 676	49 764	4 144	6 297	8 837	7664
1892	794 270	1 049 130	1 776 992	3 620 392	46 753	44 745	6 409	134 615	43 022	3 190	3 208	9 412	9235
1893	955 178	1 249 861	1 786 893	3 991 932	55 552	49 851	4 764	155 694	41 680	2 993	20 068	9 007	2801
1894	1 004 007	1 523 177	1 877 461	4 404 645	36 715	44 155	7 353	113 746	48 718	4 144	24 275	9 594	3059
1895	982 597	1 671 109	1 963 166	4 616 872	24 324	42 847	10 903	120 314	58 438	2 815	23 370	11 252	2248
1896	1 009 245	1 752 996	2 076 504	4 838 745	33 801	41 999	11 552	148 777	63 836	5 055	15 251	11 524	3249
1897	1 042 636	1 971 441	2 127 135	5 141 212	42 381	44 229	11 598	145 566	82 647	11 488	15 110	10 408	2816
				Gegen 1885									
1896	—	—	—	101 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1897	—	—	—	114 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				Gegen 1886									
1897	—	—	—	104 %	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1898	1 126 739	2 086 694	2 474 722	5 688 155	45 871	50 562	8 997	182 680	90 329	8 219	15 598	10 030	2773

Tabelle I. (Fortsetzung.)

Jahre	Gerste			Mais, Hülsenfrüchte ꝛc.			Mehl, Mühlenfabrikate			Gesamtverkehr an Getreide und Mühlenfabrikaten
	Versand	Verkehr außerhalb der Provinz	Empfang	Versand	Verkehr innerhalb der Provinz	Empfang	Versand	Verkehr innerhalb der Provinz	Empfang	
1885	6 604	7 861	1484	14 109	7 166	3 871	14 733	23 042	21 055	334 740
1886	11 116	8 676	1821	13 919	8 818	4 911	14 304	27 591	24 617	353 961
1887	18 394	8 406	2270	12 110	8 437	6 680	14 733	29 771	22 573	361 376
1888	23 619	9 996	3100	16 465	8 856	4 586	18 972	40 685	42 063	447 240
1889	15 879	8 741	4815	10 970	10 950	10 647	16 630	50 329	53 337	447 427
1890	12 665	8 380	5418	7 210	10 614	15 111	11 559	42 623	56 608	416 920
1891	7 147	7 857	3625	16 802	19 631	23 073	10 060	49 425	60 946	430 105
1892	7 808	7 609	2882	12 513	15 938	34 358	13 695	49 849	61 651	506 892
1893	22 964	10 801	3299	7 831	8 711	17 168	19 937	50 115	68 093	552 319
1894	35 723	18 785	4897	10 881	7 865	12 098	17 589	53 267	74 539	530 843
1895	31 287	17 716	3620	13 267	11 132	6 466	16 900	57 222	76 790	530 911
1896	39 721	23 057	5355	8 617	10 250	11 337	24 347	58 246	86 879	602 248
1897	37 151	22 663	3617	9 767	16 206	15 574	33 944	60 506	95 857	671 528
										Gegen 1885
1896	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78 %
1897	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100 %
										Gegen 1886
1897	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89 %
1898	51 384	27 332	4698	6 904	16 160	19 885	37 508	65 341	86 391	730 661
				Davon Hirse,	Buchweizen,	Hülsenfrüchte	Mehl	Mehl	Mehl	
				4 357	5 593	4 449	33 178	33 991	19 378	
					Mais		Kleie	Kleie	Kleie	
				548	10 216	13 729	4 330	31 350	67 013	
					Malz					
				1 999	351	1 707	—	—	—	

Tabelle II. **Eisenbahnversand der Provinz Posen in Brotgetreide (Weizen und Roggen),**
entnommen zum Teil aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Posen, Jahr 1893, zum Teil berechnet nach der Güterbewegungsstatistik.

Jahr	Gesamt-versand	Davon nach					
		Schlesien	Brandenburg	Königreich und Provinz Sachsen	Norden und Nordwesten	Südwesten	Österreich
1886	154 462	71 287	25 360	57 015,5	1 135	95	1 569
1887	148 978	85 677,5	19 245	41 115,5	900	361	1 680
1888	160 734	63 074,5	26 876,5	66 859	3 152	761	10
1889	149 544	73 534,5	28 512,5	43 227	4 188	80	—
1890	134 146	78 634	28 620,5	23 654	4 148	30	—
1891	137 894	90 808,5	28 601,5	14 635	3 703	129	—
1892	181 369	102 290	25 965	42 184	8 831,5	2096	—
1893	211 246	81 687	30 467	81 113	10 881	6813	—
1894	150 561	68 044	34 748	40 541	3 269	3871	—
1895	144 638	81 687	22 613	30 958	10 158	845	—
1896	182 578	96 211	22 978	57 944	3 398	1143	910
1897	187 947	105 498	20 341	44 280	2 685	1196	12 735
1898	228 551	118 023	19 576	43 659	19 747	3004	23 353

Das ist in (Schlesien, Brandenburg, Königreich und Provinz Sachsen zusammen):

1886	98 %
1887	98 %
1888	97 %
1889	97 %
1890	98 %
1891	97 %
1892	94 %
1893	91 %
1894	95 %
1895	92 %
1896	97 %
1897	90 %
1898	78 %

Tabelle IIa. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Schlesien in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte 2c.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	12 453,0	1094	48 823	444	1055	2152	1 887	438	2222,5	2478,5	66 440,5	6 586,5	575,5	9 395
1885	16 721	448	48 839,5	310	1871	1143,5	1 739,5	578,5	2940	1629,5	72 110	4 109,5	621,5	9 053,5
1886	17 411	403	53 876	167	1227	768	2 244,5	326	3015	1439	77 773,5	3 103	1 283,5	9 041,5
1887	20 416	285	64 251	257	2359	672	2 947	114	2273	1133	92 246	2 476	1 432	5 354
1888	16 669	358	46 405	262	3599	893	5 209	135	2888	1036	74 770	2 684	2 602	6 962
1889	16 379	388	37 153	193	4318	713	5 250	514	1529	2545	84 629	4 371	2 414	9 426
1890	18 374	402	60 259	239	2648	618	3 266	383	1262	2680	85 809	4 322	1 708	12 226
1891	19 589	935	71 219	380	3061	2998	2 439	355	4346	4265	100 654	8 933	1 348	18 515
1892	20 142	1270	82 148	272	1235	4696	2 418	298	2160	5069	108 103	11 605	2 693	21 773
1893	20 512	585	61 175	147	4890	528	7 385	374	1638	2722	95 600	4 356	5 682	13 263
1894	25 185	830	52 859	36	6146	435	12 591	536	1279	2482	85 469	4 419	5 145	9 490
1895	12 911	1189	67 710	65	7528	452	9 434	135	2740	1832	100 123	3 673	5 946	10 901
1896	18 168	894	77 043	85	6022	698	12 792	247	2485	3292	116 510	5 216	8 519	9 139
1897	23 875	711	81 623	488	5562	1062	13 310	276	1853	5936	126 223	8 483	13 146	10 737
1898	21 543	895	96 480	422	7492	575	17 909	374	1440	7542	144 864	9 808	15 636	5 599
													Kleie	
													1 221	5 951

Tabelle IIb. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Königreich Sachsen in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte ꝛc.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	4 368	10	33 102	52,5	110	5	640,5	—	85,5	5	38 306	72,5	899	207
1885	8 428,5	—	45 248	26,5	50	—	911	—	316,5	0,5	54 954	27	1159	218
1886	11 581,5	—	39 452	19,5	247	—	1622,5	—	1375	22	54 278	41,5	244	232,5
1887	9 478	—	28 510	15	260	—	2763	—	91	1	41 102	16	578	225
1888	7 920	—	40 487	8	1267	5	3549	—	1060	25	54 283	38	1082	218
1889	8 350	4	23 186	40	1140	—	1804	3	231	628	34 711	675	815	330
1890	8 408	1	12 095	28	286	1	1586	—	132	173	22 507	203	483	591
1891	4 470	—	6 780	1	90	18	420	—	513	167	12 273	186	546	661
1892	9 334	6	26 925	59	106	5	891	11	340	163	37 596	244	687	1079
1893	13 735	1	54 844	51	3493	—	2675	—	415	88	75 162	140	1603	941
1894	5 981	3	28 273	24	6706	6	4531	—	641	239	46 132	272	1532	1007
1895	872	31	25 626	4	3122	—	2923	—	467	67	33 010	102	1318	442
1896	2 477	4	42 467	13	3141	2	5266	3	317	64	53 668	86	2798	490
1897	4 485	4	32 249	7	1675	10	4737	10	222	113	43 368	144	3940	530
1898	5 606	11	33 338	26	1861	—	9164	8	68	83	50 037	128	2556	412
													Kleie	
													90	40

Tabelle IIc. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Provinz Sachsen, Anhalt und Thüringen in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahre	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	241,5	26	6 748,0	1	125	—	320,5	1,5	1150,5	20,5	8 585,5	49	420	22,5
1885	582,5	6	6 924	7	166,5	—	441,5	30	745	0,5	8 859,5	43,5	367	40
1886	1092,5	59	4 889,5	14,5	91,5	2,5	1600	8	397,5	12	8 070,5	88	370	5
1887	711	55	2 415	5	272	4	6861	190	802	5	11 061	259	525	10
1888	829	64	17 622	12	1719	—	8534	72	2919	108	31 623	256	1115	8
1889	1259	16	10 431	17	754	21	4424	11	728	7	17 596	72	618	20
1890	671	4	1 480	44	107	11	2166	6	1101	13	5 525	78	304	21
1891	561	27	2 824	18	160	10	856	39	2912	104	7 313	198	130	35
1892	802	18	5 122	4	110	22	876	7	1673	5	8 583	56	267	72
1893	1746	1	10 768	12	4864	—	9763	12	1081	—	28 222	25	470	25
1894	877	114	5 410	27	4167	—	7504	—	1472	55	19 640	186	569	49
1895	190	53	4 250	17	1228	16	2793	23	1644	47	10 115	156	370	93
1896	738	11	12 162	16	825	13	8415	11	875	50	22 915	101	1097	246
1897	343	89	7 203	2	188	6	4159	15	327	9	12 220	131	1686	124
1898	374	10	4 345	23	227	23	7761	5	202	29	12 909	90	1142	508
													Kleie	
													190	40

Tabelle II d. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Brandenburg inkl. Berlin in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte 2c.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	8 648	92	7 573	52	924,5	16,6	1 988	35,5	3708	242,5	22 841,5	588	8353	1297
1885	12 240,5	40,5	9 473	234	2 954	51,5	2 700	45,5	4027	319	31 494,5	690,5	9161,5	447,5
1886	12 416,5	10,5	10 942	49	4 720,5	58,5	4 111,5	55	3745	235	35 936	363	8138	414
1887	12 241	1	7 004	67	7 277	47	3 576	21	4007	368	34 105	504	8555	374
1888	13 634	20	13 242	55	11 740	4	3 306	61	3781	436	45 703	576	9875	408
1889	15 180	20	13 332	67	7 327	109	3 423	95	2640	456	41 902	747	7872	761
1890	15 394	124	13 226	231	4 401	96	4 243	96	1858	579	39 122	1126	6094	1403
1891	12 375	126	16 226	264	2 661	66	2 663	90	3547	433	37 472	979	4490	1027
1892	14 044	922	11 921	124	1 469	148	1 390	77	2953	754	31 767	2025	4712	1995
1893	17 949	88	12 518	117	4 651	23	2 140	48	1707	616	38 965	892	7017	1034
1894	13 952	26	20 796	192	6 818	121	7 569	66	2923	426	52 058	831	3235	996
1895	9 397	206	13 216	221	10 830	34	9 603	39	3567	683	46 613	1173	4294	970
1896	11 432	58	11 546	108	7 327	89	4 939	35	2708	1063	37 952	1353	5636	731
1897	11 939	127	8 402	504	10 942	60	6 057	80	2716	1308	39 956	2079	7620	1035
1898	11 939	421	7 637	1048	5 472	104	10 230	108	2248	2233	37 526	3914	6303	789
													Kleie	
													1 571	566

Tabelle II e. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Ost- und Westpreußen, einschließlich der Häfen, in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte 2c.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	473	11 133	904	4 747,5	98	4380,5	409	801,0	1499	1651	3 383	22 713	3122,5	5 855
1885	226	7 123	712	3 482	210	2757,5	410	793,5	1330	1098	2 889,0	15 253,5	2183,5	4 666,5
1886	218,5	7 138	309,5	3 434,5	129,5	1813	202,5	1171	1370,5	1735,5	2 230,5	15 293,0	2826,5	5 354
1887	427,0	7 830	125	5 774	121	1149	268	1859	940	3247	1 881	19 859	2263	5 762
1888	1423	6 722	766	7 635	109	1399	419	2752	1030	2055	3 747	20 563	3009	12 316
1889	1201	5 398	1 723	4 052	416	2102	491	3584	1911	1898	5 742	17 034	2424	18 567
1890	623	5 880	1 064	5 760	886	1662	670	3906	1443	3060	4 686	20 268	2423	23 645
1891	1052	4 450	1 648	3 143	180	4016	491	2619	1662	3789	5 033	18 017	2713	19 265
1892	2206	3 830	3 640	2 653	257	3972	1054	2136	1075	6203	8 232	18 794	3304	12 163
1893	1087	3 993	994	2 559	433	2079	496	2068	679	5297	3 689	15 996	2204	23 531
1894	489	6 186	1 357	3 718	277	2349	164	3550	722	3480	2 009	19 283	3226	33 330
1895	786	8 920	4 137	2 385	322	1630	518	3231	828	2101	6 591	17 867	3732	36 918
1896	720	9 413	1 275	4 693	220	2179	426	4153	647	3598	3 288	24 036	4608	37 238
1897	1247	9 706	914	10 298	347	1501	1488	2912	1325	3527	5 321	27 944	5099	28 894
1898	4658	6 379	13 125	6 222	513	2042	2862	3784	1047	4020	22 205	22 447	5187	11 234
													Kleie	
													1215	14 164

Tabelle II f. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Pommern, einschließlich der Häfen, in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte ꝛc.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	87	41	777	58	256	126,5	160	65,5	3176	170	4456	421,0	984	1072,5
1885	483,5	22,5	62	296	170	75,5	401	30,5	3947,5	129	5064	553,5	1071,5	407,5
1886	437	14,5	117	119	18,5	57	1284	28	3464,5	189,5	5321	408,0	1226,5	223,5
1887	235	44	92	101	17	7	1882	14	3390	40	5616	206	1309	67
1888	614	4	195	43	10	13	2310	8	3474	117	6603	185	907	122
1889	368	10	847	75	148	205	446	76	3203	473	5012	839	1346	1476
1890	2411	60	50	235	30	513	723	18	1113	681	4327	1 507	521	2169
1891	149	272	782	37	144	174	265	100	2823	399	4163	982	783	1078
1892	143	151	2518	34	40	152	951	72	3172	10 477	6824	10 886	1457	1597
1893	250	24	4652	60	164	50	932	17	1152	3 338	7150	3 489	1151	982
1894	132	7	958	42	69	115	2273	14	2185	228	5617	406	829	219
1895	235	21	4051	18	129	22	2653	6	2564	164	9732	331	858	661
1896	63	33	1155	84	84	258	1884	6	1081	675	4260	1 056	942	409
1897	90	160	259	85	19	12	1691	21	2700	1 410	4680	1 588	930	560
1898	497	275	1227	187	18	23	946	15	890	604	3678	1 104	883	673
													Kleie	
													132	751

Tabelle II g. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Hannover, Oldenburg und Braunschweig in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte ꝛc.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	11	15	55	—	20	5	40	—	728	—	855	20	1,5	—
1885	—	—	20	—	36	—	—	—	497	—	553	—	1	—
1886	—	1	42	0,5	—	1	—	—	245	—	287	2,5	—	—
1887	20	3	—	—	—	11	50	—	385	—	455	14	10	—
1888	110	23	23	—	30	3	80	—	756	—	999	26	—	—
1889	40	—	—	1	—	—	—	—	270	—	310	1	10	10
1890	—	—	—	3	—	5	—	—	235	2	235	10	—	10
1891	10	5	70	—	—	—	—	—	687	1	767	6	10	—
1892	21	3	61	—	—	1	—	—	670	—	752	4	10	—
1893	81	—	360	—	150	1	—	—	322	—	913	1	20	10
1894	30	11	292	—	90	1	51	1	667	16	1130	29	120	10
1895	10	—	65	—	50	—	11	—	631	—	767	—	95	20
1896	—	—	72	—	10	4	31	10	134	—	247	14	105	—
1897	55	47	72	14	25	4	82	1	286	—	530	66	165	31
1898	—	16	11	2	—	3	10	—	—	1	21	22	38	31
													Kleie	
													—	10

Tabelle II h. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Schleswig-Holstein, inkl. Mecklenburg, der Häfen Rostock bis Flensburg, in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	—	—
1886	—	—	0,5	—	—	—	—	—	10	—	10,5	—	60,5	—
1887	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1888	—	—	—	—	—	3	—	—	10	—	10	3	81	—
1889	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	12	—	—	—
1890	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
1891	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	—	—	60
1892	—	—	10	—	—	—	—	—	10	—	20	—	—	50
1893	—	—	—	—	10	—	20	—	30	10	60	10	—	10
1894	10	10	—	11	—	22	—	—	328	2	338	45	190	40
1895	—	6	17	7	—	31	56	—	254	—	327	44	71	46
1896	12	1	111	4	—	28	30	41	82	46	225	120	100	50
1897	15	—	33	34	—	—	10	—	47	—	105	34	80	123
1898	1	2	100	13	5	—	—	—	31	1	137	21	90	60
													Kleie	
													—	—

Tabelle IIi. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit den Elb-, Weser- und Emshäfen in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte 2c.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	20	18	11,5	—	—	—	—	—	3	290	34,5	308	9	—
1885	—	—	—	—	—	—	—	—	5	265,5	5	265,5	22,5	—
1886	—	—	10	—	—	—	31	—	10	121,5	51	121,5	18,5	0,5
1887	—	—	—	—	—	—	20	—	—	182	20	182	—	—
1888	—	—	20	—	—	—	30	—	51	105	101	105	28	—
1889	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	30	—	—
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	25	—	—
1891	—	—	—	—	—	1	—	1	45	10	45	12	—	90
1892	—	40	—	—	—	—	—	1	55	1548	55	1549	20	51
1893	—	—	20	10	20	—	20	10	214	150	264	170	—	387
1894	—	—	—	62	50	—	10	20	200	96	260	158	10	183
1895	—	21	—	15	—	—	50	40	50	158	100	234	10	78
1896	—	10	—	—	—	—	1	—	90	—	91	10	—	80
1897	—	—	—	—	11	—	—	—	43	10	54	10	36	129
1898	11	—	70	—	—	—	—	—	51	37	132	37	90	61
													Kleie	
													—	10

Tabelle II k. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit der Rheinprovinz und den Rheinhäfenstationen in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte ꝛc.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	10	—	—	—	—	—	—	—	10	—	20	—	—	—
1885	—	10,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,5	20,5	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	30	—	2	—
1887	—	—	10	—	—	—	—	—	15	—	25	—	—	—
1888	—	—	10	1	—	—	40	—	10	—	60	1	10	17
1889	—	—	—	—	10	—	—	—	30	—	40	—	10	—
1890	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	50
1891	—	—	30	—	—	—	—	—	20	—	50	—	20	—
1892	—	—	891	—	—	—	90	—	40	—	1021	—	290	—
1893	50	—	3739	—	210	—	180	—	83	—	4262	—	838	—
1894	10	—	781	—	50	—	80	—	110	—	331	—	361	—
1895	—	—	20	—	10	—	20	—	40	—	90	—	90	1
1896	—	—	30	—	—	1	—	—	10	—	40	1	20	—
1897	10	—	30	—	—	5	—	—	15	—	55	5	489	10
1898	—	—	20	10	—	—	—	—	70	—	90	10	676	13
													Kleie	
													—	—

Tabelle III. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Westfalen, Lippe, Waldeck in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	—	—	2	—	—	—	—	—	120	—	122	—	—	—
1885	—	—	—	—	10	—	—	—	120	—	130	—	—	10
1886	—	—	5	—	—	—	—	—	10	7	15	7	—	—
1887	10	—	—	—	—	10	—	—	30	—	40	10	—	—
1888	—	—	17	—	10	—	10	—	180	—	217	—	—	—
1889	—	—	—	—	—	—	20	—	180	—	200	—	—	5
1890	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	3	—	10
1891	1	—	48	—	—	—	12	—	38	—	99	—	—	—
1892	—	—	202	—	—	1	10	—	20	—	232	1	114	—
1893	10	—	2226	—	241	—	10	—	183	—	2670	—	452	5
1894	—	—	1010	—	40	—	20	—	235	—	1305	—	121	—
1895	—	—	58	—	70	—	11	—	196	—	335	—	5	1
1896	—	—	—	—	—	1	30	—	50	—	80	1	67	43
1897	—	—	20	—	—	—	20	—	145	—	185	—	274	10
1898	—	10	20	—	—	—	—	—	80	—	100	10	231	—
													Kleie	
													—	—

Tabelle II m. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte 2c.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	10	—	10	—	—	—	—	—	20	—	40	—	10	—
1885	—	0,5	—	—	—	—	—	—	10	—	10	0,5	10	—
1886	10	—	—	0,5	—	—	—	—	10	—	20	0,5	20	10
1887	—	—	—	—	—	—	10	—	10	—	20	—	—	—
1888	—	—	20	—	—	—	10	—	40	—	70	—	—	—
1889	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—
1890	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—
1891	10	—	30	—	—	—	—	—	20	—	60	—	—	—
1892	20	—	470	—	—	2	10	—	85	—	585	2	50	1
1893	80	—	3747	—	150	—	101	—	130	—	4208	—	530	—
1894	30	—	1507	—	30	—	20	—	171	11	1728	11	350	10
1895	20	—	275	—	20	—	10	—	155	—	480	—	91	—
1896	59	—	50	—	—	—	10	—	30	—	139	—	96	—
1897	22	—	103	—	—	—	10	—	—	—	135	—	169	—
1898	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	11	—	140	—

Tabelle II n. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Bayern exkl. Pfalz in den Jahren 1884–1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte 2c.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	—	—	—	—	—	—	—	—	65,5	—	65,5	—	220	10
1885	—	—	50	—	20	—	—	—	15	—	85	—	105	—
1886	—	—	80	—	10,5	—	—	—	27	—	107,5	—	45	—
1887	—	—	340,5	—	—	—	15	—	25	—	370,5	—	—	—
1888	15	10,5	687	—	197,5	120	120	—	159,5	—	1189,0	10,5	60	—
1889	—	—	40	—	—	—	20	—	77	10,5	137	10,5	90	—
1890	—	—	10	—	—	—	10,5	—	30	—	50,5	—	20	—
1891	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	10	10		—
1892	20	—	90,5	—	—	38	—	—	10	10	120,5	48	20	—
1893	30	—	378	—	760	6	220	—	70	10	1458	16	70	5
1894	20	—	432	1	811	—	910	—	215	—	2388	1	—	—
1895	—	—	442	—	51	—	3005	—	110	—	3609	—	20	—
1896	20	—	832	2	10	9	2905	—	78	8	3845	19	10	1
1897	70	—	863	1	—	3	1622	—	43	11	2578	—	119	—
1898	80	—	2693	—	—	3	2311	—	1	14	5085	17	20	—
													Kleie	
													—	—

Tabelle II o. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Württemberg und Hohenzollern in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte 2c.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	15	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
1888	—	—	11,5	—	—	—	—	—	—	—	11,5	—	10	—
1889	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10,5
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1893	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	—	—	10
1894	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	—	—	—
1895	—	—	10	—	—	—	180	—	15	—	205	—	—	—
1896	10	—	10	—	—	1	160	—	—	—	180	1	10	1
1897	10	—	60	—	—	—	—	—	—	—	70	—	—	10
1898	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	80	—	—	—
													Kleie	
													—	—

Tabelle II p. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Lothringen, Elsaß, Bayerischer Pfalz, Großherzogtum Hessen exkl. Oberhessen, Großherzogtum Baden, Mannheim und Ludwigshafen in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte rc.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	40	—	—	—
1887	—	20	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—
1888	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
1889	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20	—	—	—
1891	—	—	10	—	—	—	—	—	—	111	10	111	—	—
1892	10	—	371,5	—	20	—	—	—	30	15	451,5	15	90	—
1893	10	—	310	—	40	—	—	—	99	—	459	—	88	—
1894	71	—	20	—	—	—	—	—	70	—	161	—	—	—
1895	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—
1896	—	—	111	—	—	—	34	—	—	—	145	—	20	—
1897	—	5	—	—	5	—	20	—	15	—	40	5	70	20
1898	10	—	110	—	—	—	10	—	—	—	130	—	30	10
Kleie													—	—

Tabelle II q. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Österreich in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte zc.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	—	261,5	—	—	—	500	—	141,5	—	4 956,5	—	5 858,5	—	1 924
1885	—	57	—	—	—	74	—	—	—	150,5	—	281,5	—	1 800
1886	—	462	1 157,5	20	—	20	—	105	—	722	—	1 309	—	1 591
1887	—	—	—	—	—	70	—	—	—	712	—	782	—	1 197
1888	—	10	—	—	—	—	—	—	—	291	—	301	—	2 520
1889	—	—	—	40	—	20	—	95	—	1 590	—	1 754	—	4 150
1890	—	10	—	20	—	10	—	10	—	1 705	—	1 755	—	7 648
1891	—	50	—	55	—	280	—	310	—	10 004	—	10 699	—	14 754
1892	—	80	—	10	—	156	—	172	—	5 905	—	6 323	—	19 213
1893	—	4	—	—	—	100	—	152	—	1 975	—	2 231	—	14 020
1894	—	71	—	21	—	—	—	60	—	1 198	—	1 350	—	4 400
1895	—	33	—	—	—	23	—	10	—	256	—	322	—	1 761
1896	—	40	—	—	—	20	—	62	—	714	—	836	—	6 137
1897	—	30	12 735	20	—	—	—	113	—	911	—	1 074	—	9 243
1898	1152	20	23 353	20	10	—	81	23	—	1 656	24 596	1 719	—	21
													Kleie	
													—	9 640

Tabelle IIr. **Getreide- und Mehlverkehr der Provinz Posen mit Polen inkl. Rußland in den Jahren 1884—1898, in Tonnen ausgedrückt.**

Jahr	Weizen		Roggen		Hafer		Gerste		Mais, Hülsenfrüchte zc.		Getreide		Mehl	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1884	—	120,5	—	620,5	—	100	—	1169	—	645	—	2849,5	—	2 184,5
1885	—	140	—	90	—	360	—	—	—	146	—	736	—	4 371
1886	—	111	—	30	—	140	—	127	—	217	—	625	—	7 735,5
1887	—	138	—	40	—	40	—	70	—	980	—	1268	—	8 411
1888	—	40	—	80		50	—	70	—	310	—	550	—	19 485
1889	—	90	—	220	—	159	—	436	—	3308	—	3913	—	18 580
1890	—	60	—	90	—	120	—	989	—	6190	—	7449	—	8 812
1891	—	379	—	240	—	101	—	110	—	3769	—	4598	—	5 427
1892	—	—	—	30	—	40	—	107	—	4208	—	4385	—	3 644
1893	—	20	—	20	—	10	—	546	—	2926	—	3522	—	13 847
1894	—	95	—	10	—	10	—	648	—	3680	—	4543	—	24 835
1895	—	423	—	80	—	40	—	236	—	1058	—	1857	—	24 898
1896	—	1088	—	50	—	—	—	743	—	1912	—	3788	—	32 315
1897	—	719	—	35	—	20	—	321	—	2322	—	3417	—	44 401
1898	—	898	—	246	—	—	—	376	—	4057	—	5577	—	—
													Kleie	
													—	35 881

VOLLSPURIGE EIS
UND
WASSERSTRA
DER
PROVINZ P





Eisenbahnen
Wasserstraßen
Kanäle
Häfen

Maßstab 1:1350.000



Die Eisenbahntarife Rußlands für Getreide und Mehl im letzten Decennium

(1889—1899).

Von

Piotr Werņho.

Erste Abteilung.

Allgemeiner Teil.

Das Eisenbahnnetz und die Eisenbahnpolitik Rußlands im allgemeinen.

Wenn wir heute einen Blick auf die Eisenbahnkarte Rußlands werfen, so tritt uns ein Bild entgegen, das uns zeigt, wie innerhalb des großen Halbkreises, den die Wolga mit dem Kanalsystem bis St. Petersburg beschreibt, das Eisenbahnnetz mehr oder minder stark das Land durchzieht (38 071 km) und damit dem Feldbau die Möglichkeit gewährt, seine Ernten auf den Markt zu bringen.

Ein wesentlich anderes Bild tritt uns allerdings jenseits der eben gezogenen Linie entgegen. Der Norden Rußlands, d. h. jene ausgedehnten Ländergebiete, welche von der Wolga, der Kama, dem Ural und dem Weißen Meere (ausgenommen natürlich Finnland) begrenzt werden, sind bisher fast ohne künstliche Verkehrswege geblieben. Erst in der allerletzten Zeit hat man von der Kama aus einen Schienenweg nach Osten gezogen und hier eine Verbindung mit dem Irtysch bei Tjumen und Tschelabinsk hergestellt, allein dieser Schienenstrang kommt doch eigentlich mehr Asien als dem europäischen Rußland zu gute. Der einzige Schienenweg, der dem Verkehre in diesem nördlichen Teile des Produktionsgebietes dient, ist die Bahn von Jaroslawl nach Archangelsk (840 km). Im übrigen ist aber das ganze Produktionsgebiet ausschließlich auf die Wasserwege angewiesen. Hinzugefügt muß allerdings werden, daß bisher die Produktionskraft dieses Gebietes eine sehr geringe war und noch ist. Es bedarf deshalb sogar regelmäßiger Zufuhr von Getreide, sodaß bessere Verkehrsverhältnisse vorerst wohl nur dazu beizutragen hätten, das Gebiet selbständiger in Bezug auf die eigene Verproviantierung zu machen.

Außer diesem nördlichen Gebiete kommt dann noch ferner ein Produktionsgebiet in Betracht, das durch die Oka, die Wolga und den Ural begrenzt wird und die Gouvernements Kasan, Simbirsk, Samara, Ufa, Orenburg und Astrachan umfaßt, ein Gebiet, welches gleichfalls äußerst sparsam mit Verkehrswegen ausgestattet ist. Eisenbahnen durchziehen dieses Gebiet nur an vier Stellen, nämlich von Samara nach Tschelabinsk (1006 km), von Samara bis Orenburg (377 km), von Saratow nach Uralsk mit zwei Zweiglinien (649 km) und auf die kurze Strecke von der Wolga bis zum Boskuntschach-Salzsee (74 km). Diese Schienenwege haben eine Gesamtlänge von 2106 km. Außer diesen künstlichen Wegen ist nur noch die Wolga anzuführen, welche dem Gebiete die Möglichkeit gewährt, die Ernten in den Handel zu bringen. Damit ist aber auch alles, was an Verkehrswegen hier existiert, erschöpft. Hieraus ergiebt sich, daß der weitaus größte Teil dieses Produktionsgebietes gegenwärtig vom Verkehre resp. Handel ausgeschlossen sein muß, eben wegen des Mangels an Wegen, die für den Fernverkehr brauchbar sind.

Stellt man nun die eben besprochenen drei Teile des europäischen Rußlands einander gegenüber, so findet man annähernd[1] die folgenden Größenverhältnisse, nämlich:

	Deßjät.[2]		Qu.-Werst
der nördlich von der Wolga belegene Teil umfaßt	164 457 000	=	1 581 190
„ südöstlich „ „ „ „ „ „	80 841 000	=	777 320
„ westlich „ „ „ „ „ „	184 235 000	=	1 771 490

Hieraus ergiebt sich, daß auf je 1 Quadrat-Werst entfallen: im nördlichen Teile 0,0011 Werst Eisenbahn, d. h. 1 Werst Eisenbahn entfällt auf 887,9 Qu.-Werst, im südöstlichen Teile 0,0031 Werst Eisenbahn, d. h. 1 Werst Eisenbahn entfällt auf 323,4 Qu.-Werst, im westlichen Teile 0,02 Werst Eisenbahn, d. h. 1 Werst Eisenbahn entfällt auf 50,1 Qu.-Werst.

In großen Umrissen zeigen diese Angaben an, wie weit das Land dem Verkehre erschlossen ist; doch ist zur genaueren Beurteilung dessen noch die Länge der Flußläufe in Betracht zu ziehen. In dieser Hinsicht befindet sich das nördliche Gebiet in einer bevorzugten Situation, welche indessen der klimatischen Verhältnisse wegen nicht viel ausgenützt werden kann.

Wenn man nun weiter die gesamte Fläche nach der Qualifikation

[1] Historisch-statistische Übersicht der Industrie Rußlands, herausgegeben im Auftrage der Allerhöchst niedergesetzten Kommission zur Errichtung der Industrie- und Kunstausstellung zu Moskau 1882 von D. Timirjasew. Petersburg 1883 (russisch).

[2] Deßjätine = 1,0925 Hektar oder 2,6997 Acres oder 4,2789 Morgen. 1 Werst = 1,067 Kilometer; 1 Quadratwerst = 1,1380 Quadratkilometer.

verteilt, so findet man nach neuesten Angaben von Prof. Karyscheff[1] die folgenden Werte: Es wurden

von Wald	eingenommen	38,8 %
„ bebautem Lande	„	26,2 %
„ unbrauchbarem Lande	„	19,1 %
„ Wiesen und Weiden	„	15,9 %

Nach Karyscheff nahm die bebaute Fläche im Anfang der fünfziger Jahre 18 %, also noch nicht einmal den fünften Teil des europäischen Rußlands (ohne Polen und Finnland) ein; sie betrug aber im Anfang der sechziger Jahre 20 %, im Anfang der siebziger Jahre 21 %, am Ende der siebziger Jahre 25 %. Man sieht, daß die bebauten Flächen an Umfang zunahmen und zwar am lebhaftesten im Decennium 1870/80, also in jener Zeit, in der das Eisenbahnnetz erweitert wurde.

Die erste Stelle unter den Kulturpflanzen Rußlands nimmt das Getreide ein, welches mehr als 9/10 (91,5 %) des gesamten besäten Areals umfaßt; auf die übrigen Pflanzen entfällt weniger als 1/10 (8,5 %) dieses Areals. Von den einzelnen Getreidearten hat der Roggen die größte Bedeutung in der russischen Landwirtschaft; ihm fallen 37 % des besäten Areals zu (23 929 000 Deßjätinen). Besonders in den Gouvernements des centralen und nördlichen Rußlands sind die Roggensaaten am meisten verbreitet und machen der Bodenfläche nach circa die Hälfte des besäten Areals aus. In den Gouvernements Wladimir, Kasan und Simbirsk beträgt die Roggensaatfläche 50,5 % des gesamten Saatenareals. Weniger als 1/8 Saatfläche wird für Roggen in folgenden Gouvernements berechnet: in den Neurussischen Gouvernements an der niederen Wolga, in den Gouvernements Charkow, Kiew und Podolien, in den Baltischen Provinzen und im Gouvernement Archangelsk.

Unter Weizen befinden sich insgesamt 16,6 % des besäten Areals (10 721 Tausf.-Deß.). Im Norden und Westen des Nichtschwarzerderayons sowie in den mittleren Schwarzerdegouvernements hat der Weizen eine sehr geringe wirtschaftliche Bedeutung. Für seine Kultur wird dort eine unbedeutende Saatfläche — nicht mehr als 5 % — beansprucht. Dagegen nimmt diese Getreideart im Süden und Südosten die erste Stelle ein. Die Saatfläche des Weizens beträgt 45—55 % in den südlichen

---

[1] „Die systematische Sammlung der Skizzen über Heimatskunde". Unter Red. v. F. Feldmann. Petersburg 1898 (russisch) S. 73, auch „Die Produktivkräfte Rußlands", zusammengestellt im russ. Finanzministerium unter der Redaktion von W. Kowalewski. Leipzig 1898 und C. Ballod: „Die wirtschaftliche Lage Rußlands", Schmoller Jahrbuch 1898.

Steppengouvernements, sowie in den Gouvernements Astrachan und Orenburg; 30—40 % in den Gouvernements Podolien und Samara; 20—30 % in den Gouvernements Kiew, Poltawa und Charkow; endlich 10—20 % in den Gouvernements Wolhynien, Woronesh, Saratow, Ufa und Perm.

Die Haferkultur umfaßt 20 % des besäten Areals (12 922 Tauf. Deßj.) und sie nimmt unter den Getreidearten nach der Größe des besäten Areals, sowie nach seiner landwirtschaftlichen Bedeutung die zweite Stelle ein. Am meisten wird Hafer im Norden (mit Ausnahme des Gouv. Archangelsk) und im Nordosten des Nichtschwarzerderayons und in den Gouv. Rjäsan, Tula und Orel gesät, wo für die Haferkultur 1/3 der Saatfläche beansprucht wird. Im allgemeinen sind im Schwarzerdegebiet 16,5 % der Saatfläche der Haferkultur gewidmet, während in den Nichtschwarzerdegouvernements die Hafersaatfläche durchschnittlich 27,8 % beträgt. Die geringsten Hafersaaten entfallen auf das Südsteppengebiet und auf das Gouv. Astrachan, wo sie nicht 5 % übersteigen.

Mit Gerste besät sind 7,1 % (bis 4,612 Tauf. Deßj.) des gesamten beackerten Areals. Die größte Saatfläche für Gerste wird im äußersten Norden — im Gouv. Archangelsk — berechnet (54 %). In den nordwestlichen Gouvernements Kowno und Witebsk, sowie in dem südwestlichen Bessarabien, Cherson, Taurien und Poltawa beträgt die Gerstensaatfläche 15—20 %. In ganz geringen Mengen wird die Gerste im centralen Ackerbaurayon, sowie in den Gouv. Pensa und Simbirsk gesät.

Von diesen vier Getreidearten werden insgesamt 4/5 des besäten Areals (80,7 %) in Anspruch genommen. Die übrigen (20 %) verteilen sich auf sonstige Getreidekulturen (Buchweizen, Mais, Hirse, Erbsen u. s. w.), sowie Kartoffeln und andere Kulturpflanzen.

Was die in Rußland beim Ackerbau gebräuchlichen Betriebssysteme anlangt, so herrscht in dem Gebiete nördlich vom 58. bis 59. Breitengrad, wo die Bevölkerung noch recht dünn gesät ist und die Wälder 50—60 % der Fläche wegnehmen, die Brandwirtschaft. In die Rodungen sät man in den nördlichen Gebieten zweizeilige Gerste (welche bekanntlich von allen Getreidearten die kürzeste Vegetationszeit aufweist und mitunter in acht Wochen reift) oder Rüben; südlicher kommt noch Hafer und Sommerroggen hinzu, während in den südlichsten Teilen (südlich vom 59. bis 60. Breitegrade) bereits Winterroggen, Lein und mitunter selbst Sommerweizen gesät wird. Der zweite Rayon, welcher bereits den Übergang zur eigentlichen Ackerbauzone bildet, umfaßt in der Hauptsache die nördliche Nichtschwarzerde, die Gouvernements Pskow, Witebsk, Smolensk, sowie die süd-

lichen Teile von Nowgorod, Twer, Jaroslaw, Kostroma, Wologda, Wjatka, Perm. Die gewöhnliche Betriebsweise bildet hier die Dreifelderwirtschaft; nur selten und sporadisch tritt die Brandkultur auf, da hier das Waldland kaum über $^1/_3$ der Fläche einnimmt. Hauptkulturgewächse sind Roggen und Hafer, mitunter auch Gerste, Lein und Kartoffeln. Das Brachfeld wird fast durchweg gedüngt; allerdings reicht der Dünger oft nur für die Hälfte oder gar nur $^1/_3$ desselben aus. Ein Gebiet mit stärkerem Vorwalten der Viehzucht und eingeschränkter Brache bilden die Ostseeprovinzen (Liv-, Est-, Kurland) und teilweise Polen. Hier werden bereits viel Klee, sowie Wicken und andere Futtergewächse angebaut und geschieht die Düngung regelmäßig. Das Brachfeld nimmt im Mittel $^1/_5$ des Ackerbaulandes ein, und es herrscht auch Fünf-, Sieben- und Zehnfelderwirtschaft.

Weiterhin nach Süden und Südosten beginnt der ausgedehnte Rayon der reinen Körnerkultur; zum Teil werden wohl auch (im Südwesten) Zuckerrüben und Tabak angebaut, während im nördlichen Teil Hanf und Sonnenblumen (zur Ölgewinnung) gezogen werden. Man kann diesen Rayon in drei Unterabteilungen zerlegen: erstens das Gebiet der reinen Dreifelderwirtschaft; zweitens dasjenige der verbesserten Feldgras- resp. Koppelwirtschaft und endlich drittens das der reinen, extensiven Feldgraswirtschaft mit langjähriger Brache.

Das Gebiet der Dreifelderwirtschaft zur Körnergewinnung umfaßt die zwölf dicht bevölkerten Gouvernements der nördlichen und südwestlichen Schwarzerde (Kursk, Orel, Tschernigow, Tula, Rjäsan, Tambow, Woronesh, Charkow, Poltawa, Kiew, Wolhynien, Podolien), sowie die vier Wolgagouvernements: Pensa, Simbirsk, Kasan, Nishni-Nowgorod. Die bedeutende Volksvermehrung und die zunehmende Getreideausfuhr in den letzten Jahrzehnten haben hier eine sehr starke Ausdehnung des Ackerlandes zur Folge gehabt, welches sich im Mittel auf über 50 %, in einigen Gouvernements selbst auf 60—75 % der Gesamtfläche erstreckt. Die Wald-, Wiesen- und Weideflächen sind dagegen, um Ackerland zu gewinnen, beträchtlich verringert worden, was wiederum sehr störend auf die Viehzucht einwirkte, die denn auch hier bei dem Mangel an Futtermitteln eine recht untergeordnete Rolle spielt. Der Düngung der Felder wird hier noch wenig Aufmerksamkeit zugewandt, was ja auch bei der geringen Viehhaltung erklärlich ist. Doch verbreitet sich die Anwendung des Düngers von Norden her immer weiter nach Süden. Im nördlichen Teil dieses dicht besiedelten Gebietes wird hauptsächlich Winterroggen, im südlichen und südwestlichen Winterweizen angebaut; von Sommergetreide wird Hafer gezogen, desgleichen auch Buchweizen, zuweilen noch Gerste, Erbsen und Hirse. In den nördlichen Teilen,

den Gouvernements Tula, Rjäsan, stellenweise auch in Orel und Tambow, hat die Kartoffelkultur eine ziemliche Ausdehnung erlangt. Allmählich gewinnt auch hier die Mehrfelderwirtschaft auf den Gütern Eingang insofern, als man Futtergewächse, Klee, Thimothy einschiebt und die reine Brache auf 1/5—1/6 des Ackerfeldes einschränkt. Andererseits ist auch in einigen weniger fruchtbaren Strichen eine rückläufige Bewegung, ein Übergang von der Dreifelder- zur Zweifelderwirtschaft bemerkbar. Wo nämlich Düngermangel vorhanden ist, wird der Acker sehr oft jedes zweite Jahr brach gelegt. Im Süden und Südwesten der dicht bevölkerten Schwarzerde werden Zuckerrüben gebaut. Vollständiger Fruchtwechsel oder freie Wirtschaft mit Aufgeben der Brache findet sich nirgends, obwohl die klimatischen und Bodenverhältnisse überaus günstige sind.

Die wilde Feldgraswirtschaft herrscht noch zum Teil in Neurußland, dem Dongebiet, nördlichen Kaukasus und im Ostwolgagebiet (Samara, Orenburg). In den dünn bevölkerten Gebieten wird hier 1/8—1/4 des Ackerlandes mit Getreide besät, das Übrige als Weide ausgenutzt. In dichter besiedelten Gegenden nimmt das Getreideland bereits 40—50 % ein; es wird gleichsam der Übergang zur regelrechten Dreifelderwirtschaft inauguriert. Hier überwiegt die Weizenkultur, namentlich der Anbau von Sommerweizen. Düngung ist fast noch gar nicht üblich, da man den Dünger bei dem nahezu vollständigen Holzmangel als Brennmaterial verwendet.

Was nun den gegenwärtigen Umfang und die Entwicklung des Schienennetzes in Rußland anbelangt, so ist im allgemeinen hierüber kurz folgendes zu sagen:

Am 1. Januar 1899 betrug die Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen des russischen Reiches 42 837 Werst oder 45 700 km; davon kamen auf das europäische Rußland 36 884 Werst (39 355 km), auf Finnland 2554 km, auf Sibirien 2138 Werst (2281 km) und das transkaspische Gebiet 1415 Werst (1510 km). Wenn wir zu diesen schon gebauten noch die im Bau befindlichen Eisenbahnen, die in kurzer Zeit dem Betriebe übergeben werden sollen (10 585 Werst), hinzurechnen, so ergiebt sich für das ganze russische Eisenbahnnetz schon eine Ausdehnung von (42 837 + 10 585 Werst) über 56 000 km [1].

Es giebt kaum ein Land, dessen Eisenbahnnetz in neuester Zeit so außerordentliche Fortschritte gemacht hat, wie Rußland. Während hier der

---

[1] Finanzbote für Industrie und Handel (Wiestnik Finansow) Nr. 3 1899: 1 Werst = 1,067 km.

Bahnbau anfangs sehr langsam von statten ging und im Jahre 1838 nur 26 km, und 1850 — 601 km vorhanden waren, änderte sich das Verhältnis rasch, als zunächst der Krimkrieg einen stärkeren Anstoß zum Bahnbau gab. Der Umfang des russischen Eisenbahnnetzes stieg infolge dieses kriegerischen Ereignisses von 601 km im Jahre 1850 auf 1590 km bis zum Jahre 1860; bis 1865 auf 3805 km; 1875 auf 19 547 km; 1885 auf 27 079 km; 1893 auf 30 983 km und 1897 schon auf 41 775 km, einschließlich der finnländischen und transkaspischen Bahnen. Bei einem Vergleich mit den wichtigsten europäischen Staaten hinsichtlich der Landfläche und Bevölkerung stellt sich folgendes Verhältnis heraus:

Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1897

und das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Flächengröße und Bevölkerungszahl der einzelnen Länder[1].

	Die Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen km	Der einzelnen Länder		Es trifft Bahnlänge auf je	
		Flächengröße in qkm	Bevölkerungszahl in Tausend	100 qkm	100 000 Einwohner
Deutschland	48 116	540 700	52 280	8,9	9,2
Frankreich	41 342	536 400	38 269	7,8	10,8
Rußland einschl. Finnland	40 262	5 390 000	106 234	0,7	3,8
Russ.-transkasp. Gebiet.	1 513	554 900	5 773	—	6,5
Sibirien	3 801	12 518 500	9 000	—	—
Großbritannien u. Irland.	34 445	316 800	40 390	10,9	8,5
Österreich-Ungarn	33 668	676 600	44 906	5,0	7,4
Belgien	5 904	29 500	6 587	20,0	9,1

Wir ersehen aus dieser Tabelle, daß Rußland in Bezug auf die Ausdehnung seiner Schienenwege im Verhältnis zu seiner Flächengröße und Bevölkerungszahl unter diesen europäischen Staaten noch immer an letzter Stelle steht.

Bemerkenswerter als die Entwicklung des Eisenbahnnetzes an sich ist die Entwicklung, die die russische Eisenbahnpolitik im allgemeinen genommen hat.

In dieser Hinsicht kann man die Entwicklung des Eisenbahnwesens auf drei Perioden verteilen.

I. Periode. Die ersten Anfänge der Eisenbahnen bis zum Krimkrieg. Den ersten Anfängen des österreichischen Eisenbahnwesens[2] ähnelt so ziemlich

[1] „Die Eisenbahnen der Erde". Archiv für Eisenbahnwesen 1899.

[2] Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens. Herausgegeben von V. Röll, Österreichische Eisenbahnen S. 2521. Wien 1894.

die früheste Periode in Rußland. Bald nachdem die erste Eisenbahn, die Zarskoje-Selobahn[1], durch Privatunternehmung hergestellt war, wandte die russische Staatsregierung dem Eisenbahnbau das lebhafteste Interesse zu und nahm schon anfangs der 40er Jahre diese Bahn in Staatsbetrieb. Hierauf wurde die Warschau-Wiener (von Warschau nach Granica) in der Zeit von 1843—1848 von der russischen Regierung gebaut. Der Staat führte den Betrieb anfangs selbst, jedoch mit schlechtem Erfolg, woran besonders die Unzulänglichkeit des rollenden Materials, sodann die ungenügende Ausrüstung und die Kostspieligkeit des Staatsbetriebs die Schuld trugen. Unter solchen Verhältnissen sah sich die Regierung veranlaßt, 1857 die Warschau-Wiener Bahn an eine Privatgesellschaft abzutreten.

Schon von Beginn des staatlichen Baues dieser Linie an hatte sich die Regierung entschlossen, die Petersburg-Moskauer Bahn (sogen. Nikolaibahn) auf Staatskosten auszuführen. Der Bau dieser Linie, mit ungeheuren Kosten verbunden, ging aber langsam von statten, und erst am Ende des Jahres 1851 wurde diese Bahn dem Verkehr übergeben. In den ersten Jahren nach Eröffnung der Nikolaibahn arbeitete dieselbe nur mit Deficit; nicht einmal die Betriebskosten konnten aus dem Erträgnis gedeckt werden. Unterdessen war im Jahre 1851 der allerhöchste Befehl ergangen, die Petersburg-Warschauer Bahn gleichfalls auf Kosten des Staates zu erbauen. Der Bau hatte schon 18 Mill. Rubel verschlungen, als bei Beginn des Krimkrieges die Arbeiten unterbrochen wurden.

Die II. Periode, welche die Jahre 1857—1881 umfaßt, ist die Ära der weiteren Entwicklung des Eisenbahnbaues unter Heranziehung des ausländischen Kapitals und die Epoche der Herrschaft der Privatbahnsysteme, unter der reichlichen finanziellen Beteiligung des Staates, und zwar in verschiedenen Formen.

Die bis 1857 erzielten Resultate konnten jedoch nur eine sehr geringe Lust zum Bau von anderen Strecken erwecken, und die Frage der Erbauung neuer Eisenbahnlinien tauchte erst dann wieder auf, als der Krimkrieg deutlich gezeigt hatte, wie schwer es sei, die Grenzen des Landes ohne Eisenbahnen zu verteidigen; andererseits kam man mehr und mehr zur Ansicht, daß bei den mangelhaften Wasserverbindungen, die einerseits während sechs Monaten durch Vereisung gestört sind, anderseits im Sommer meist an Wassermangel leiden und gerade die für den äußeren Handel ungünstig liegenden Ortschaften berühren, die Produktivkräfte des Staates sich ohne

[1] Die kurze Strecke (26 km) zwischen Petersburg und Pawlowsk, im Jahre 1836 eröffnet.

Eisenbahn nicht schnell entwickeln könnten, und schon damals wurde das Bedürfnis eines schnelleren und mit billigeren Kosten verbundenen Beförderungsmittels allgemein anerkannt.

So glaubte der Staat, der für die Lösung dieser Aufgaben große finanzielle Mittel aufwenden mußte, den Ausbau des Eisenbahnnetzes der Privatthätigkeit überlassen zu müssen. Angesichts der Erschöpfung aller wirtschaftlichen Kräfte des Reichs und der Zerrüttung des Geldwesens war nichts anderes als die Hilfe westländischen Kapitals übrig geblieben.

Infolge dieser Stimmung[1] wurde im Jahre 1857 die „Große russische Eisenbahngesellschaft“ mit dem Pariser Credit mobilier an der Spitze gegründet, welche die Linien St. Petersburg-Warschau, Moskau-Nishninowgorod, Moskau-Feodosia und Orel-Libau, zusammen 4000 Werst, herzustellen hatte. Der Gesellschaft wurde eine 5 %ige Metallgarantie gewährt. Bis zum Jahre 1861 hatte die Große Gesellschaft den Bau der ersten zwei Linien, Petersburg-Warschau und Moskau-Nishni, noch nicht vollendet, gleichwohl waren schon sämtliche Kapitalien (75 Mill. Rub. Aktien und 35 Mill. Rub. in Obligationen) verausgabt. Ein Versuch, 4 %ige Obligationen aufzulegen, mißglückte, und die Gesellschaft sah sich außer stande, die übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen. Die Regierung mußte also mit einer Summe von 33 Mill. aushelfen und die Gesellschaft von der Verpflichtung des Baues der Strecken nach Feodosia und Libau entbinden. War schon die Erfahrung beim Bahnbau auf Kronkosten keine ermutigende, so war es noch weniger der Versuch des Bahnbaues durch die große private Gesellschaft.

Nichtsdestoweniger wurden in den Jahren 1857—63 zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen nur Privatgesellschaften zugelassen. Im Laufe dieser Zeit wurden eine ganze Reihe von Eisenbahnen gebaut, wie Riga-Dünaburg, Wolga-Don, Moskau-Rjäsan, Moskau-Jaroslawl, Warschau-Bromberg und Dünaburg-Witebsk. Außer der Garantie erhielten die genannten Gesellschaften noch Darlehen teils auf kürzere, teils auf längere Termine.

Vom Jahre 1863 an wurden sowohl an Privatgesellschaften Konzessionen zum Eisenbahnbau erteilt, als auch von der Regierung solche Bauten ausgeführt, wobei letztere oft von Privaten unternommene Linien übernahm, da die Gesellschaften nicht imstande waren, den Bau durchzuführen (die

[1] J. Bljoch: Der Einfluß der Eisenbahnen auf die wirtschaftliche Lage Rußlands, I. Band, Petersburg 1878 (russisch), sowie Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens von Röll. Wien 1894. Russische Eisenbahnen S. 2819.

Odessaer und nachher die Moskau-Kursker Eisenbahn). Auch der Betrieb aller dieser Bahnen wurde, nachdem sie zum Teil kürzere oder längere Zeit von der Regierung auf Staatsrechnung verwaltet worden waren, Privatgesellschaften übertragen. Ein Argument dafür, daß der Betrieb der vom Staate gebauten Bahnen der Privatindustrie überlassen wurde, war die besonders am Ende der 60er Jahre allgemein verbreitete und auch von der russischen Regierung geteilte Anschauung, daß es für den Staat vorteilhafter sei, den Betrieb der Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen, als selbst zu übernehmen. Auf diese Weise wurde die Nikolaibahn am 1. September 1868 der „Großen Gesellschaft der russ. Eisenbahnen" übergeben nach einem allerhöchsten Befehl, der lautete: „Um einen Fonds speciell zur Erbauung unserer Eisenbahnen zu bilden, soll die Nikolaibahn verkauft werden . . ." Um Privatkapitalien zum Eisenbahnbau heranzuziehen, brachte die Regierung große Opfer; sie unterstützte in den verschiedensten Formen den Privatbahnbau, gewährte Unterstützungen à fonds perdu; sie machte den Versuch, die Roheinnahme, sodann die Reineinnahme zu garantieren. Die Summen, welche zur Deckung der Garantie erster Art verbraucht wurden, waren eine Abart von nicht zurückzuerstattenden Zuschüssen. Die Summen jedoch, welche zur Deckung der Garantie zweiter Art aufgingen, waren Darlehen, welche der Rückerstattung unterlagen, also als Schuld eingetragen wurden. Die Regierung garantierte zuerst die Zinsen auf das Aktienkapital, dann bis 1869 bald die Zinsen auf das ganze Kapital, bald nur auf das Obligationskapital der Gesellschaften. In dieser Periode taucht auch die Garantie seitens der Landschaften auf. Von 1869—71 sehen wir das Bestreben, nur die Prozente des Obligationskapitals zu garantieren; darauf wird „behufs Realisation der Aktien durch Private" wieder das Aktienkapital garantiert, wenn auch in einigen Fällen nur auf eine gewisse Reihe von Jahren. Ferner hilft die Regierung den Privatgesellschaften, indem sie die Ausgabe der Obligationen besorgt, welche sie schließlich zu sehr hohem Kurs (96) übernimmt. Weiter erwirbt die Regierung auch bedeutende Posten des Aktienkapitals, wobei sie noch den übrigen privaten Inhabern von Aktien bedeutende Vorrechte läßt. Endlich übernimmt die Regierung sowohl Aktien als Obligationen der Gesellschaften, die dagegen ihre Bahnen oder die begonnenen Bauten derselben überlassen. Zum Schluß lieh die Regierung den Privateisenbahngesellschaften noch rollendes Material, andere Eisenbahnlinien oder bares Geld für verschiedene Zwecke, z. B. zur Erhöhung der Transportfähigkeit, zum Legen eines zweiten Geleises, zur Ersetzung eiserner Schienen durch stählerne, insbesondere als es sich im russisch-türkischen Kriege gezeigt hatte, daß die Ausrüstung vieler Linien für mili-

tärische Zwecke ungenügend war. Natürlich sind diese Summen in den letzten Jahren erheblich gewachsen. Neben der äußerst kostspieligen Herstellung von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften war auch der Betrieb der fertigen Linien durch Privatgesellschaften ein sehr teurer. Die Direktoren der Privatbahnen erhielten unverhältnismäßig hohe Gehalte und Remunerationen; ähnlich stand es mit den Bezügen anderer höherer Beamten, und endlich kostete die Konkurrenz der einzelnen Privatbahnen untereinander der Regierung große Summen.

Dies und anderes veranlaßte die Regierung, anfangs 1881 zur Staatseisenbahnpolitik zurückzukehren.

So kam die mit dem Jahre 1881 beginnende und bis heute dauernde III. Periode — nämlich der Übergang zum Staatsbahnsystem.

Unter dem 5. Februar 1881 wurde der Vorschlag des Ministerkomitees genehmigt, den Bau der Kriworog- (später Ekaterinen-Bahn genannt) und Baskuntschak-Eisenbahn auf Staatskosten unter unmittelbarer Leitung des Kommunikationsministeriums auszuführen. In dem betreffenden Berichte des Ministerkomitees heißt es u. a.:

„Bei den russischen Eisenbahnen ist in finanzieller Beziehung in der letzten Zeit eine außerordentlich große Unordnung eingerissen. Von den vorhandenen Eisenbahngesellschaften befinden sich nur fünf oder sechs in der Lage, ihren Aktionären Zinsen zahlen zu können, ohne die von der Regierung übernommene Zinsgarantie, und vielen Gesellschaften fehlen selbst die Mittel für die Befriedigung der laufenden Bedürfnisse des Betriebes. Diese beklagenswerten wirtschaftlichen Verhältnisse der großen Mehrzahl der russischen Eisenbahngesellschaften haben ihren Grund hauptsächlich in dem seither befolgten System der von der Regierung übernommenen finanziellen Garantien. Bei diesem System haben die Gesellschaften kein oder nur geringes Interesse an einer zweckmäßigen, auf Erhöhung der Einnahmen und Verminderung der Ausgaben hinzielenden Betriebsweise. Die Summen, welche bei unzweckmäßiger Wirtschaft von den Gesellschaften vergeudet werden, fallen der Regierung zur Last. Dazu kommt, daß bei dem großen Einflusse, welchen die Eisenbahnen auf alle wirtschaftlichen Verhältnisse ausüben, die ungünstige Lage des russischen Eisenbahnwesens auch hemmend auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes einwirkt."

Bei dieser Sachlage hielt es das Ministerkomitee für angezeigt, den Bau der Kriworogschen und der Baskuntschakschen Eisenbahn unter unmittelbarer Leitung der Regierung auf Staatskosten auszuführen und zunächst versuchsweise verschiedene Eisenbahnen, deren Übernahme nicht mit großen finanziellen Opfern verbunden ist, in Staatsverwaltung zu nehmen.

In dieser Richtung scheint man namentlich gegenwärtig schrittweise fortschreitend dem Principe der Staatsbahnen die Stelle einzuräumen, welche demselben in Mitteleuropa schon eingeräumt worden ist.

Die nachfolgende Tabelle[1] zeigt, in welchem Verhältnisse der Staat an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes in Rußland am Beginne der Verstaatlichungsperiode beteiligt war. Aus der Vergleichung und Addition der Rubriken über die garantierten Kapitalien zuzüglich der vom Staate selbst realisierten Beträge (2 + 4 + 6) mit den nicht garantierten Kapitalien (3 + 5), also denjenigen, welche nur auf den Ausfall des eventuellen Betriebsgewinnes angewiesen sind, ergiebt sich, welche Verpflichtungen der der Staat übernommen hat, und wie verschwindend klein das Risiko ist, welches das Privatkapital trägt. Ebenso zeigt die Tabelle, in welchem Maße die Bahnen, auf Grund der vom Staate übernommenen Verbindlichkeiten, diesem verschuldet sind.

Es hat hiernach der Staat infolge der von ihm übernommenen Zinsengarantie, sowie infolge dessen, daß er direkt die Mittel zum Bau von Bahnen hergegeben hat, die Verpflichtung, ein Kapital von rund

1 322 000 000 Rbl. Met. } zusammen in Kred. Rbl. 3 880 000 000
405 000 000 „ Kred. } (1 Rbl. Met. = 1,50 Rbl. Kred.)

bezüglich der Renten und Tilgung sicher zu stellen, während das Privatkapital nur für

85 000 000 Rbl. Met. } zusammen in Kred. Rbl. 185 500 000
58 000 000 „ Kred. }

das Risiko übernommen hat. In Prozenten ausgedrückt ergiebt sich hiernach, daß der Staat von dem gesamten Anlagekapital

93,9 % der Metall-Werte } oder nur in Kredit-Werten 92,8 %
87,5 % „ Kredit-Werte }

das Privatkapital

6,1 % der Metall-Werte } oder nur in Kredit-Werten 7,2 %
12,5 % „ Kredit-Werte }

sichergestellt hat, resp. das Risiko für die Renten und Tilgung läuft. Wie viel dem Staat die Übernahme dieser Garantie bis zum Jahre 1885 bereits gekostet hat, ergiebt sich aus dem zweiten Teile der Tabelle. Darnach wurden gezahlt

290 000 000 Rbl. Met. und } oder Kred. Rbl. 740 000 000.
305 000 000 „ Kred. }

---

[1] Dr. O. Mertens: Rußlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Allg. Statistisches Archiv von 1891/92 S. 587.

Jahr		Für den Bau der Bahnen verausgabt							getilgt war bis zum Schlusse des Jahres		es schuldeten die Bahnen				
		überhaupt	davon betrug das ursprüngliche Baukapital					zu Ergänzungsbauten und Betriebszwecken dargeliehen	Aktien-	Obligations-	überhaupt	à conto			
			das Aktienkapital		das Obligationskapital von den Eisenbahnen		realisiert vom Staate		Kapital			vom Staate emittierter Obligationen	empfangener Aktien und Obligationen	Darlehen	
			garantiertes	ungarantiertes	garantiertes	ungarantiertes						% und Tilgung	% und Tilgung	zum Bau	zum Betrieb
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		in Millionen Rubel													
1881	Kredit	1248	240	45	234	39	690	—	4	9	180	16	148	16	
	Metall	174	105	65	—	3	1	—	3	—	359	214	4	141	
1882	Kredit	1294	249	45	250	59	694	—	5	10	205	18	170	17	
	Metall	174	105	65	—	3	1	—	3	—	413	234	1	178	
1883	Kredit	1358	249	45	282	75	707	—	5	13	227	19	189	19	
	Metall	174	105	65	—	3	1	—	3	—	441	255	1	185	
1884	Kredit	1355	255	29	279	61	731	—	6	15	276	26	242	10	
	Metall	158	101	49	—	3	5	—	4	—	472	288	—	190	
1885	Kredit	1407	245	24	329	61	729	19	7	23	301	31	259	11	
	Metall	463	118	55	2	3	—	285	4	—	503	305	—	174	24

Unter solchen Umständen ist es leicht erklärlich, daß der Staat den Wunsch hat, einen direkten Einfluß auf die Verwaltung der Bahnen, sowie auf die Verwendung der reinen Betriebseinnahme üben zu können, was am vollständigsten nur dann stattfinden kann, wenn die Bahnen direkt in seiner Verwaltung sich befinden. In diesem Falle kann der Staat erst erwarten, daß sein Garantiekonto teilweise entlastet werden wird, weil dann eben die gesamte reine Betriebseinnahme dem Staate verbleibt, ohne daß er zu einer Teilung mit den Aktionären gezwungen ist.

Tabelle I (zu S. 185).

Die Entwicklung des Privat- und Staatseisenbahnnetzes[1]
(ohne Finnland und transkaspisches Gebiet).

Am Schluß des Jahres	Das gesamte Eisenbahnnetz umfaßte (Werst)	davon entfielen auf die Privat-Eisenbahnen (Werst)	davon entfielen auf die Staats-Eisenbahnen (Werst)	es entfielen somit auf Privat-Eisenbahnen (Prozent)	es entfielen somit auf Staats-Eisenbahnen (Prozent)
1880	21 104	21 042	62	99,7	0,3
1881	21 263	20 375	888	95,8	4,2
1882	21 457	20 500	957	95,6	4,4
1883	22 211	20 744	1 467	93,4	6,6
1884	23 038	20 734	2 304	90,0	10,0
1885	24 033	21 108	2 925	87,8	12,2
1886	24 508	21 098	3 410	86,1	13,9
1887	25 276	20 785	4 491	82,2	17,8
1888	26 113	20 986	5 127	80,4	19,6
1889	26 539	18 897	7 642	71,2	28,8
1890	27 238	19 231	8 007	71,6	29,4
1891	27 361	17 384	9 977	63,5	36,5
1892	27 814	17 471	10 343	62,8	37,2
1893	29 394	16 966	12 428	57,7	42,3
1894	31 219	14 353	16 866	46,0	54,3
1895	33 105	12 702	20 403	38,4	61,6
1896	35 276	12 449	22 827	35,3	64,7
1897	36 450	12 545	23 905	34,4	65, 6
1898	38 581	13 678	24 903	35,5	64,5

Bemerkung: Die transkaspischen Eisenbahnen (1415 W.) gehören dem Staate, sind aber speciell dem Kriegsministerium unterstellt und werden auch von diesem verwaltet. Diese Angaben enthalten nicht auch Privateisenbahnen lokaler Bedeutung: Zarskoje-Selo- (25 W.), Irinow- (54 W.), Sestrorezk-Bahn (34 W.) und die Bahnen der Ersten Gesellschaft der Zufuhrwege (328 W.).

[1] Statistische Daten des Ministeriums der Verkehrsanstalten.

Infolge des eben geschilderten Princips wurde bereits durch kaiserlichen Erlaß vom 27. März 1881 als erste die Eisenbahn Charkow-Nikolajew, deren Aktienkapital bereits zu $^4/_5$ sich in den Händen der Regierung befand, von letzterer übernommen. Die obere Leitung des Betriebes dieser Eisenbahn wurde mit den neu vom Staate gebauten Kriworogschen und Baskuntschakschen Eisenbahnen, einer dem Minister der Verkehrsanstalten unterstellten Behörde, welche die Bezeichnung „Provisorische Direktion der Staatseisenbahnen" erhielt, übertragen. Am 25. September 1882 übernahm dieselbe Behörde die Verwaltung der inzwischen ebenfalls in Staatsbesitz übergegangenen Eisenbahn Tambow-Saratow und am 1. September 1883 auch noch die Verwaltung der im Jahre 1882 von der Militärverwaltung gebauten Bahn Schabinka-Pinsk.

Die weitere Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes zeigt uns die Tabelle I. Aus dieser ersieht man deutlich, wie schnell fortschreitend das Staatseisenbahnnetz sich ausbreitet, das in den letzten Jahren bereits $^2/_3$ des gesamten Eisenbahnnetzes umfaßte.

Noch bis zum Jahre 1885 haben sich die Privatbahnen, trotz der fortschreitenden Entwicklung der Staatsbahnen, langsam weiter entwickelt, wenngleich in den letzten Jahren nur in sehr geringem Umfange, sodaß das Jahr 1885 aller Voraussicht nach als der Gipfelpunkt für die Entwicklung des Systems der Privatbahnen zu gelten haben wird; denn von hier ab verlieren die Privatbahnen fortwährend an Werstzahl und wächst diese in demselben Maße bei den unter der Verwaltung des Staates befindlichen Bahnen. Am 1. Januar 1899 bestand das gesamte russische Eisenbahnnetz aus 31 Eisenbahnlinien; davon kamen auf die Staatsbahnen 21 und auf die Privatbahnen 10 Linien.

Dem Staate gehörende und von ihm verwaltete Bahnen sind folgende[1]:

1.	Baltische und Pskow-Riga-Bahn	933	Werst	seit	1. IV. 1893.
2.	Jekaterinen-Bahn	980	"	"	Eröffnung.
3.	Kursk-Charkow-Sewastopol-Bahn	1482	"	"	1. II. 1891.
4.	Libau-Romeyer Bahn	1246	"	"	1. V. 1891.
5.	Moskau-Brest-Bahn	1032	"	"	1. VI. 1896.
6.	Moskau-Kursk-Nishni-Bahn	1058	"	"	1. X. 1895.
7.	Nikolai-Bahn	911	"	"	1. I. 1894.
8.	Perm-Tjumen-Bahn	1242	"	"	Eröffnung.
9.	Poljesser Bahn	1438	"	"	"
10.	Priwislien-(Weichsel-)Bahn	1237	"	"	3. VII. 1897.
11.	Riga-Orel-Bahn	1184	"	"	1. I. 1894.

[1] Statistische Sammlung des Ministeriums der Verkehrsanstalten. Petersburg 1899.

12. Samara-Slatoust-Bahn . . . . 1490 Werst seit 1. I. 1893.
13. Petersburg-Warschau-Bahn . . . . 1243 „ „ 1. I. 1894.
14. West-Sibirien-Bahn . . . . 1331 „ „ Eröffnung.
15. Mittel-Sibirien-Bahn . . . . 807 „ „ „
16. Syzran-Wiasma-Bahn . . . . 1305 „ „ 1. I. 1888.
17. Charkow-Nikolajew-Bahn . . . . 1193 „ „ 1. I. 1881.
18. Süd-West-Bahn . . . . 3672 „ „ 1. I. 1895.
19. Baskuntschak-Bahn[1] . . . . 72 „ „ Eröffnung.
20. Transkaukasien-Bahn[1] . . . . 1047 „ „ „
21. Transkaspische Bahn[1, 2] . . . . 1415 „ „ „

Den Privatgesellschaften gehören die

22. Warschau-Wiener Bahn . . . . 463 Werst
23. Wladikawkas-Bahn . . . . 1365 „
24. Iwangorod-Dombrowo-Bahn . . . . 452 „
25. Lodz-Bahn . . . . 26 „
26. Moskau-Windau-Rybinsk-Bahn . . . . 823 „
27. Moskau-Kasan-Bahn . . . . 1212 „
28. Moskau-Kiew-Woronesh-Bahn . . . . 1554 „
29. Moskau-Jaroslawl-Archangel-Bahn . . . . 1616 „
30. Rjäsan-Uralsk-Bahn . . . . 2712 „
31. Süd-Ost-Bahn . . . . 3453 „

Ferner folgende Eisenbahnen von lokaler Bedeutung: Irinow-Bahn 54 Werst, Sestroretzk-Bahn 34 Werst, Zarskojesselo-Bahn 25 Werst und 328 Werst der schmalspurigen Zufuhrbahnen.

Es wäre hier noch kurz der finanziellen Ergebnisse zu gedenken. Die Tabelle Ia belehrt uns über die Roheinnahmen, die Betriebsausgaben und

Tabelle Ia.

im Jahresdurchschnitte	Roheinnahme in Mill. Rbl.	Ausgabe in Mill. Rbl.	Nettoeinnahme in Mill. Rbl.	Roheinnahme Rbl.	Ausgabe Rbl.	Nettoeinnahme Rbl.
	überhaupt			auf eine Werst		
1861—1865	25,3	13,6	7,7	7 587	4905	2682
1866—1870	53,7	31,2	22,5	9 313	5458	3855
1871—1875	121,6	76,2	45,4	8 548	5352	3196
1876—1880	193,9	134,5	59,4	9 832	6797	3035
1881—1885	222,4	144,4	78,0	10 061	6547	3514
1886—1890	265,8	157,3	108,5	10 394	6150	4244
1891—1895	337,2	202,5	134,7	11 632	6996	4636

[1] Isolierte Bahnen, mit dem allgemeinen Eisenbahnnetze nicht verbunden.

[2] Die Transkaspische Bahn gehört dem Staate, ist aber speciell dem Kriegsministerium unterstellt und wird auch von diesem verwaltet.

Nettoeinnahmen aller Bahnen zusammen, stellt aber auch zugleich, auf eine Werst berechnet, Einnahmen und Ausgaben in fünfjährigen Durchschnitten dar. Die Gesamtroheinnahmen, sowie Ausgaben und Nettoeinnahmen, auf eine Werst berechnet, gingen 1871/75 im Durchschnitte zurück, weil gerade in diesen Jahren die bei weitem größte Zahl der Eisenbahnen gebaut wurde. In den nächsten Jahren stiegen sie beständig, abgesehen von den Durchschnitten 1881/85 und 1886/90, wo die Ausgaben infolge einer verschärften Regierungsaufsicht abnahmen. Auch die Nettoeinnahmen sanken in den Jahren 1875/80 infolge des türkischen Krieges, trotz zweier guter Getreideernten, deren Folge die große Zunahme der Roheinnahme war. Die folgende Tabelle [1] giebt uns Aufschluß über die Roheinnahmen, Ausgaben und den Überschuß, auf eine Werst berechnet, einerseits der Privat-, andererseits der Staatseisenbahnen.

Jahr	Durchschnittliche jährliche Betriebsbahnlänge	Roheinnahme auf die Werst Bahnlänge			Ausgabe auf die Werst Bahnlänge			Überschuß auf die Werst Bahnlänge		
		Staats-	Privat-	überhaupt	Staats-	Privat-	überhaupt	Staats-	Privat-	überhaupt
		Eisenbahnen			Eisenbahnen			Eisenbahnen		
	Werst	Rubel								
1883	21 901	6 555	10 858	10 587	5236	6833	6731	1319	4025	3856
1884	22 477	5 561	10 597	10 209	4434	6535	6375	1127	4662	3834
1885	23 505	4 748	10 561	9 959	3850	6251	6005	898	4310	3954
1886	24 265	4 085	10 053	9 270	3597	6150	5815	488	3903	3452
1887	24 750	4 715	11 324	10 290	3403	6310	5821	1312	5014	4388
1888	25 574	5 303	12 398	11 081	3534	6878	6258	1769	5520	4823
1889	26 314	6 395	12 437	10 743	4198	7277	6416	2197	5160	4327
1890	26 649	6 552	12 342	10 665	4163	7365	6438	2389	4977	4227
1891	27 275	7 795	12 530	10 844	4820	7435	6506	2975	5095	4338
1892	27 444	8 265	12 539	10 994	5611	7886	7070	2654	4653	3924
1893	27 867	9 486	13 544	11 799	5892	8100	7154	3594	5444	4645
1894	30 405	12 089	12 079	12 094	7218	6847	7059	4871	5232	5035
1895	31 531	12 483	12 302	12 429	7245	7081	7192	5238	5221	5237
1896	33 190	13 178	11 798	12 681	7620	6886	7356	5558	4912	5325
1897	34 219	13 623	11 183	12 781	8013	6645	7541	5610	4538	5240

Nach dieser Tabelle war der auf eine Werst Länge der Staatseisenbahnen berechnete Überschuß anfangs sehr gering, weil der Staat vorerst die Bahnen nur militärischer Zwecke halber baute; in den letzten Jahren sehen wir jedoch, wie dieser Überschuß, sobald der Staat anfing, rentablere Linien zu kaufen und zu bauen, dem der Privatbahnen gleichkommt. Es bleibt

[1] Nach der Statistik des Verkehrsministeriums Heft IX 1897 S. 26.

mir an dieser Stelle nur noch übrig, die Selbstkosten für den Güterverkehr kurz anzuführen, weil sie später zur Beurteilung der Forderung nach einer Ermäßigung der Getreidetarife lehrreich werden. Das Endergebnis der angestellten Berechnung[1] des Ministeriums der Verkehrsanstalten zeigt, daß 1 Pud (= 16,38 kg) auf 1 Werst (= 1067 m) zu befördern[2]:

im Jahre	einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals gekostet hat		an Betriebskosten erfordert hat		an durchschnittlichen, direkt auf den Betrieb Bezug habenden Kosten erfordert hat		an durchschnittlicher Einnahme ergeben hat		an Reineinnahmen (unter Berücksichtigung der Kosten für die Verzinsung des Anlagekapitals) ergiebt	
	Kopeken	oder Pf. pro tkm	Kopeken	oder Pf. pro tkm	Kopeken	oder Pf. pro tkm	Kopeken	oder Pf. pro tkm	Kopeken	oder Pf. pro tkm
1892	1/38	3,25	1/65	1,90	1/145	0,851	1/39	3,16	— 1/1482	— 0,083
1893	1/40	3,085	1/68	1,81	1/150	0,823	1/38	3,25	+ 1/760	+ 0,162
1894	1/43	2,87	1/72	1,71	1/153	0,806	1/39	3,16	+ 1/419	+ 0,294
1895	1/45	2,74	1/74	1,67	1/153	0,806	1/40	3,08	+ 1/360	+ 0,343
1896	1/47	2,62	1/76	1,62	1/161	0,766	1/41	3,01	+ 1/323	+ 0,382

Das Jahr 1892 weist infolge der Mißernte einen Verlust auf. Die Gewinne nehmen in den folgenden Jahren ständig zu.

Wir kommen jetzt zu der russischen Tarifpolitik im allgemeinen. In der ersten Konzession für den Bau und Betrieb der Zarskojesselo-Bahn wurde der Gesellschaft das Recht zugestanden, die Höhe der Tarifsätze lediglich nach eigenem Ermessen zu bestimmen. Für die zunächst gebauten Privateisenbahnen, nämlich die „Große russische Eisenbahngesellschaft“, wurden nach französischem Muster Grenzwerte für die Höhe der Tarife festgesetzt.

Das gleiche Verfahren wurde bei sämtlichen später erteilten Konzessionen beobachtet; auch wurden fast überall die gleichen Grenzwerte angenommen. Innerhalb dieser Grenzen konnten die Eisenbahngesellschaften die Tarife beliebig, ohne vorhergehende Bestätigung seitens der Regierung, feststellen.

[1] Die Betriebsergebnisse der russ. Eisenbahnen und die Kosten des Transportes auf diesen Bahnen, Petersburg 1896, sowie Anhang Heft IX S. 25. (Vor 1892 berechnete die russ. Regierung die Selbstkosten gar nicht.)

[2] Bei Umrechnung der Pudwerstkopeken in Mark und Tonnenkilometer habe ich immer den Multiplikator $\frac{61 \times 2,16}{1,067} = 123,4$ benützt (1 Rubel = 2,16 Mk. und 61 Pud = 1 Tonne).

Anfangs wurden die Güter nach diesen Maximaltarifen befördert; erst später führte der Wettbewerb unter den Bahnen, die Transporte an sich zu reißen — wie man das auch in allen Ländern beobachten kann — zur Ermäßigung der Frachtsätze. Nach Witte[1] wurde im Anfang des Jahres 1880 nur 1/8 der Gesamtfrachten, die aus kostbaren Waren bestanden, nach diesen Maximalsätzen befördert. Das erwies sich später zwar als ein sehr wirksames aber zugleich gefährliches Mittel, den Verkehr zum Nachteil des Staates über gewisse, nicht garantierte Strecken zu leiten, um diese auf Kosten der garantierten Mitbewerbsrouten zu unterhalten.

Die staatliche Beaufsichtigung, welche durch das zum Verkehrsministerium gehörige Eisenbahndepartement in der Weise ausgeübt wurde, daß den einzelnen Bahndirektionen Beamte des Ministeriums als Lokalinspektoren beigegeben wurden, erstreckte sich im wesentlichen nur auf die Sicherheit des Baues und Betriebes der Bahnen, auf die Ausübung der Bahnpolizei und die Beobachtung der Zollvorschriften, hatte aber selbst auf diesen Gebieten keineswegs immer den wünschenswerten Nachdruck und Erfolg.

So kam es, daß die Bahngesellschaften eine große Selbständigkeit erlangt hatten, die dahin führte, daß jede Bahnlinie als ein mehr oder weniger für sich bestehendes, abgeschlossenes Verkehrsgebiet nach eigenen Grundsätzen betrieben und verwaltet wurde, ohne erhebliche Rücksichtnahme auf die allgemeinen Interessen des direkten Verkehrs von Bahn zu Bahn und auf die Bedürfnisse des Landes. Erst die mannigfachen Erweiterungen und Betriebserschwernisse, welche hieraus bei zunehmendem Verkehr entstanden, nötigten schließlich die verschiedenen Verwaltungen, wenigstens einige gemeinsame Maßregeln zu deren Behebung untereinander zu verabreden. Dies geschah, indem diejenigen Bahnen, deren Interessen sich zumeist in gleicher Richtung bewegten, behufs besserer Verfolgung derselben gruppenweise zusammentraten. Und zwar entstanden drei solcher Gruppen[2], denen sich allmählich fast alle Bahnen anschlossen, mit Ausnahme der Bahnen im Königreich Polen, welche gewissermaßen unter sich eine besondere Gruppe bildeten.

---

[1] S. Witte: Die russischen Häfen und die Eisenbahntarife. Wien 1886.

[2] I. Gruppe — der Bahnen der Linie Riga-Zaricyn.
II. „ — der Bahnen der Linie Petersburg-Moskau, Rjäsan-Rostow-Woronesh-Grjäsi-Zaricyn.
III. „ — der Bahnen der Linie Petersburg-Moskau-Kursk-Charkow-Asow, sowie Kursk-Kiew-Balta und Shmerinka-Wolotschisk. Archiv für Eisenbahnwesen 1890.

Anfänglich hatte der Wirkungskreis dieser Gruppen sich nur auf den Austausch und die gemeinschaftliche Benützung der Wagen und sonstigen Betriebsmittel erstreckt, er wurde jedoch bald auch auf die Tarifmaßregeln ausgedehnt. Gerade diese Seite ihrer Thätigkeit erlangte bald die größere Wichtigkeit, namentlich seitdem von der Aufsichtsbehörde der Anspruch erhoben ward, auch in tarifarischen Fragen ein gewichtiges Wort mitzusprechen. Denn die Tarifpolitik auch der Gruppen hatte stets nur einseitig das privatwirtschaftliche Interesse der vereinigten Bahnen im Auge gehabt und wenig gethan, um durch Herstellung direkter, billiger Tarife den Bedürfnissen des Volkes gerecht zu werden. Es fehlte hiezu der nötige Antrieb infolge der staatlichen Zinsgarantie, und die Verwaltungen bemühten sich nur, den Verkehr zum Nachteil der Staatskasse über solche Linien zu lenken, die keine Zinsgarantie genossen, ohne Rücksicht auf die dadurch etwa verursachten höheren Betriebskosten und die Schädigung der allgemeinen Verkehrsinteressen. Dabei mehrten sich die Unregelmäßigkeiten im Betriebe, und öfters traten größere Verkehrsstockungen infolge von Mangel an Wagen und anderem Betriebsmaterial, namentlich im Gebiete der südlichen Bahnen, ein. —

Diese mißlichen Zustände waren der Aufsichtsbehörde nicht verborgen geblieben. Sie hatte denn auch schon frühzeitig, aber lange vergebens, versucht, einen größeren Einfluß auf die Geschäftsführung der Eisenbahnen zu gewinnen. Zu dem Zwecke war bereits im Jahre 1869 die erste allgemeine Versammlung von Vertretern sämtlicher Eisenbahnen unter dem Vorsitz eines Mitgliedes vom Verkehrsministerium einberufen worden[1], ohne daß es dabei gelungen wäre, nennenswerte Resultate zu erreichen, da die Bahnen sich durchaus nicht gewillt zeigten, von den ihnen durch die Statuten gewährleisteten Rechten und Privilegien etwas aufzugeben.

Unterstützt von der — damals teilweise selbst noch in Regierungskreisen herrschenden — Ansicht, daß die Autonomie in Tarifangelegenheiten zweckmäßigerweise den Bahnen gewährt bleiben müsse, wußten diese in der in Rede stehenden ersten Generalkonferenz den Beschluß durchzusetzen, daß die Behandlung aller Tariffragen für den direkten Verkehr auch künftig lediglich den Gruppenkonferenzen überlassen bleiben solle. Aber auch die empfohlene Einführung solcher direkter Tarife in größerem Umfange stieß fast allseitig bei den Bahnen auf lebhaften Widerstand und konnte erst in den folgenden Jahren durch besondere Reichsratsbeschlüsse und Allerhöchsten Befehl für die notwendigsten Verkehrsbeziehungen durchgesetzt werden. In gleicher Weise

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1892. Schulz-Niborn: Neuere Gestaltung des russ. Eisenbahnwesens und Tarifreform.

wurden im Jahre 1872 Bestimmungen über die rechtzeitige Veröffentlichung der Tarife vor deren Inkrafttreten erlassen und 1876 in verschärfter Form erneuert.

Durch diese und einige andere gesetzgeberische Akte ähnlicher Art konnten indes die Übelstände, an denen das russische Eisenbahnwesen litt, nicht behoben werden. Die Überzeugung, daß es hierzu durchgreifenderer Maßregeln bedurfte, gewann allmählich mehr und mehr Boden, sogar bei den Eisenbahndirektoren selbst. Es war deswegen auch bereits auf jenem ersten allgemeinen Kongreß aller Bahnen im Jahre 1869 beschlossen worden, bestimmte, für alle Bahnen gültige allgemeine Vorschriften für die Beförderung von Personen und Gütern aufzustellen. Ein daraufhin ausgearbeitetes Projekt, welches im Jahre 1871 vorgelegt ward, erhielt jedoch nicht die Genehmigung der Regierung[1].

Unterdessen nahmen die Klagen über die Ungleichmäßigkeit der Tarife und über die Willkür der Eisenbahngesellschaften immer mehr zu, und Beschwerden auf Beschwerden häuften sich bei mannigfaltigen Gelegenheiten im Ministerium, namentlich aus den mittleren und östlichen Provinzen.

Endlich wurde am 22. Juni 1876 auf Allerhöchsten Befehl unter dem Vorsitze des Generaladjutanten Graf Baranow eine besondere Kommission zur Untersuchung der Eisenbahnangelegenheiten und der Mittel, dem Übel abzuhelfen, eingesetzt.

Das Ergebnis ihrer mehrjährigen Arbeiten war ein Entwurf einheitlicher Bestimmungen zur Regelung des russischen Eisenbahnwesens, der nach genauer Durchsicht und teilweise unter Änderungen im Reichsrat und Ministerkomitee am 12. Juni 1885 vom Kaiser bestätigt und als „Allgemeines Gesetz für die Eisenbahnen Rußlands" veröffentlicht wurde[2].

Die Tariffrage war von der Baranowschen Kommission bei der Fülle des sonst zu bewältigenden Stoffes nicht mehr genügend erörtert worden. Deshalb wurde im Jahre 1883 eine besondere Kommission unter dem Vorsitze des damaligen Staatssekretärs v. Hübbenet eingesetzt und beauftragt, neue tarifmäßige Grundlagen für die russischen Bahnen zu ermitteln und insbesondere zunächst einen derartigen Tarif für die Nikolai-Bahn auszuarbeiten. Das ist denn auch geschehen; indessen wurde aber die Kommission im Jahre 1885 wieder aufgelöst, ohne daß ihre Arbeiten vorläufig praktisch verwertet worden wären. Man erachtete die Materie noch nicht für ge-

[1] Neuere Gestaltung des Eisenbahnwesens und Tarifreform in Rußland. Schulz-Riborn: Archiv für Eisenbahnwesen 1892 S. 243.

[2] Abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen 1885 S. 642.

nügend aufgeklärt und hielt es daher für angezeigt, sie aus dem Allgemeinen Gesetz ganz fortzulassen.

Gleichzeitig wurde mit dem Erlaß des Allgem. Gesetzes ein „Eisenbahnrat“ [1] eingesetzt zur Prüfung und Festsetzung von Maßregeln, welche sich auf den Bau und Betrieb, sowie die Bewirtschaftung der Eisenbahnen im Kaiserreiche beziehen.

In der Verordnung über die Einsetzung des Eisenbahnrats findet sich unter den Gegenständen, deren Bearbeitung durch diesen geschehen soll, auch die Prüfung der Eisenbahntarife und Taxen, soweit die Bestätigung derselben der Staatsregierung zusteht. In dem Augenblicke des Erlasses der neuen Verordnung war nur für drei Eisenbahnen (Iwangrodo-Dombrower, Wladikaukasische und Transkaukasische) die Bestätigung der Tarife durch die Regierung vorgeschrieben, die anderen Bahnen unterlagen nicht dieser Bestimmung. Infolgedessen beschränkte sich der Einfluß des Eisenbahnrates auf dem Gebiete der Tariffrage nur auf die Regelung der Tarife der drei eben genannten Bahnen [2]. Noch im September 1881 stellte das Verkehrsministerium den Antrag, die Autonomie aller Eisenbahnen bei der Bildung der Tarife zu beseitigen; aber das Ministerkomitee hielt mit Rücksicht auf die damals noch nicht vollendeten Arbeiten der Baranowschen Kommission den Antrag für verfrüht und lehnte denselben ab. Gleichzeitig aber ging von demselben Komitee eine am 9. Oktober 1884 sanktionierte Verordnung aus, dahinlautend, daß die Eisenbahnen von dieser Zeit ab ihre Tarife und die projektierten Tarifveränderungen den Ministerien des Verkehrs, der Finanzen und der Reichskontrolle bekanntgeben sollten [3].

Nachdem sodann schon im Jahre 1880 überall ein gleichmäßiger Militärtarif eingeführt worden war, wurde unterm 9. März 1883 auch ein allgemeines Güterverzeichnis aufgestellt und bei sämtlichen Bahnen zur Anwendung gebracht. Außerdem wurden noch einige andere Verbesserungen

---

[1] Der Eisenbahnrat besteht, unter dem Vorsitze des Ministers der Verkehrsanstalten, aus den Vertretern anderer Ministerien, die sämtlich vom Kaiser dazu ernannt werden. Außerdem gehören zum Eisenbahnrate zwei von der Generalkonferenz der Privatbahnen gewählte, vom Verkehrsminister zu bestätigende Vertreter und je zwei Vertreter des Handels und der Gewerbe, wie auch der landwirtschaftlichen und Hütteninduſtrie. Letztere werden vom Finanzminister und vom Minister der Reichsdomänen auf die Zeit von einem Jahr in den Eisenbahnrat berufen. Vgl. Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Regierung vom Jahre 1885 Nr. 78 S. 1539.

[2] Tschuprow u. Musnicki: „Ordnung der Eisenbahn-Getreidetarife“ Petersburg 1890 S. 15 (russisch).

[3] A. Suligowski: „Landwirtschaftliche Produktion und Getreidetarife“. Warschau 1895 S. 15 (polnisch).

mehr formeller Natur durchgesetzt; namentlich wurde das schon früher einmal ergangene, aber meist unbeachtet gebliebene Verbot der Refaktien im Jahre 1884 wieder aufgefrischt. Es herrscht seitdem nicht materielle Tarifeinheit, wohl aber in gewissem Grade formelle Tarifeinheit.

Die einzige wirkliche Erweiterung des staatlichen Aufsichtsrechtes bestand in der auf dem Wege ministerieller Verordnung ergangenen Anordnung, daß vom 1. Oktober 1885 an wenigstens alle Tarife für den direkten Import aus dem Auslande vor ihrer Einführung der Behörde zur Genehmigung vorgelegt werden mußten.

Nach der Bekanntmachung der letzten Verordnung beklagte sich die Große Gesellschaft der russischen Eisenbahnenen beim Ministerkomitee, indem sie den Standpunkt vertrat, daß die ministerielle Verfügung mit den bindenden Eisenbahnstatuten nicht im Einklang stände, und die Orel-Witebsk-Eisenbahngesellschaft nahm Zuflucht zu dem I. Departement des Senats[1]. Diese Klagen blieben ohne Erfolg, weil vor der Erörterung derselben ein neues Gesetz in der Gestalt des unterm 11. Juli 1885 Allerhöchst genehmigten Beschlusses des Ministerkomitees zustande kam[2]. Auf Grund dessen wurde dem Wunsche des Verkehrsministeriums, betreffend die Frage der Tarifgenehmigung, zugestimmt mit der Erklärung, daß von nun an alle Beschlüsse des Eisenbahnrats in den Fragen des Auslandsverkehrs für bindende erachtet werden sollen.

Die Sachlage änderte sich, als im Jahre 1886 der seitherige Präsident der Südwestbahnen, Wyschnegradski, Finanzminister wurde. Was dieser erstrebte, war, das Staatsbudget von der seitherigen Höhe der Belastung für Eisenbahnzwecke thunlichst zu befreien. War doch die Gesamtschuld der Bahnen bis 1885 auf 897 Mill. Kreditrubel gewachsen, und wurde doch das vom Staate aufgebrachte Aktien- und Obligationskapital von den Bahnen größtenteils nicht verzinst, sodaß die rückständigen Zinsen jährlich als neue Schuld zu der alten hinzutraten. Auf Veranlassung Wyschnegradskis erging bereits am 15. Juni 1887 ein Beschluß des Staatsrates auf den vom Ministerkomitee vorgelegten Antrag dahin, daß[3]

---

[1] Ebendaselbst S. 16.

[2] Diejenigen Entscheidungen des Verkehrsministeriums, die mit bestehenden gesetzlichen Bestimmungen oder mit Bestimmungen der durch Kaiserlichen Erlaß genehmigten Satzungen der Eisenbahngesellschaften im Widerspruche stehen, können nur gesetzliche Kraft erlangen, wenn sie vom Kaiser, welchem sie durch das Ministerkomitee vorgelegt sind, bestätigt werden.

[3] Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Regierung vom Jahre 1887 Nr. 67 S. 1124.

1) der Regierung das Recht zusteht, die Anordnungen der Eisenbahngesellschaften bei Aufstellung der Tarife für Personen und Güter zu regeln, damit die Interessen des Staates, der Einwohner, der Industrie und des Handels gleichmäßig gewahrt werden;

2) der Verkehrsminister, der Finanzminister und der Staatskontrolleur zu beauftragen seien, Vorschläge zu machen, wie dies Recht auszuüben sei.

Damit war nun also die für lange Zeit streitige Frage des Aufsichtsrechtes der Regierung über das Tarifwesen der Privatbahnen entschieden.

Dieser Eingriff der Regierung beseitigte ohne weitere Rücksichtnahme alle bis zu dieser Zeit den Eisenbahnen auf Grund der Konzession auf dem Gebiete der Tarifierung zustehenden Rechte und Privilegien und gab kurzer Hand die ganze Angelegenheit so rückhaltslos in die Hände der Regierung, wie man dies bis jetzt noch nirgends versuchte.

Auf Fragen der rechtlichen Begründung und der Zweckmäßigkeit dieses Eingriffes soll hier nicht näher eingegangen werden. Ich bemerke nur, daß er durch das Gesetz vom 8. März 1889, die Eisenbahntarife und die Behörden, denen die Regelung der Tarifangelegenheiten oblag, betreffend, noch einmal bestätigt wurde. Punkt 2. dieses Gesetzes besagt, daß „die Leitung der Thätigkeit der Eisenbahngesellschaften bei Festsetzung der Tarife zum Zwecke des Schutzes gegen Schädigung des Staatsinteresses, der Bedürfnisse der Bevölkerung wie auch der Erfordernisse der Industrie und des Handels, der Regierung zusteht“. Nach Punkt 3 wurde die Ausübung der Leitung und der Aufsicht über das gesamte Tarif- und Finanzwesen, sowohl der Privat- als der Staatsbahnen, dem neugebildeten Departement für Eisenbahnangelegenheiten im Finanzministerium übertragen. Diesem Departement wurden zwei Institutionen zur Seite gestellt, ein „Tarifkomitee“ und ein „Rat für Tarifangelegenheiten“. Das Tarifkomitee setzt sich zusammen aus: dem Direktor des Departements für Eisenbahnangelegenheiten als Vorsitzenden, ferner aus zwei weiteren Mitgliedern desselben Departements und je einem Mitgliede der Ministerien der Verkehrsanstalten, der Domänen und der Reichskontrolle. Der Entscheidung des Komitees unterliegen: wichtigere besondere Tariffragen, welche in unmittelbarem Zusammenhange mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Erfordernissen von Handel und Gewerbe stehen; ferner besondere Tariffragen, welche von Regierungsbehörden angeregt werden und deren Entscheidung durch das Komitee seitens dieser Behörden gewünscht wird; endlich Tariffragen von untergeordneter

Bedeutung, welche dem Komitee vom Finanzminister zur Bearbeitung übergeben werden. Der Rat für Tarifangelegenheiten besteht, unter dem Vorsitz des Finanzministers, aus dessen Gehilfen, den Direktoren der Departements für Eisenbahnangelegenheiten und für Handel und Gewerbe, sodann aus zwei Vertretern des Ministeriums des Verkehrs, des weiteren aus je einem Vertreter des Finanzministeriums, des Domänenministeriums, des Ministerium des Innern und der Reichskontrolle; endlich noch aus drei von der Regierung ernannten Vertretern der Landwirtschaft, zwei Vertretern des Handels und der Gewerbe, einem Vertreter des Bergbaues und drei Vertretern der Privatbahnen. Der Kompetenz dieses Rates unterliegen:

a) alle allgemeinen Tariffragen wie: Erlaß von Reglements für Veröffentlichung, Einführung und Aufhebung von Tarifen, mit Angabe der Fristen; für Eisenbahnkonferenzen in Tarifangelegenheiten; Anweisung allgemeiner Grundlagen für die Beseitigung der Konkurrenz der Eisenbahnen untereinander und mit anderen Transportunternehmungen, wie auch für die Mitteilung der von den Eisenbahnen zu erhebenden Gebühren; Feststellung der äußersten Normen für die Eisenbahnfrachten und der höchsten Normen für Nebengebühren.

b) Beschwerden über Anordnungen des Departements für Eisenbahnangelegenheiten und des Tarifkomitees.

In dem Departement für Eisenbahnangelegenheiten werden alle Eisenbahnangelegenheiten bearbeitet, welche überhaupt der Kompetenz des Finanzministers unterliegen, also vor allem der ganze schriftliche Verkehr mit den Bahnverwaltungen und den Konferenzen; die Prüfung der von diesen eingereichten Tarifprojekte und der Materialien dazu; die Vorbereitung der zu fassenden Beschlüsse und Entscheidungen und die Kontrolle über deren genaue Beobachtung u. s w. — Anträge auf Einführung neuer oder auf Abänderung oder Beseitigung bestehender Tarife können übrigens nicht bloß von den Eisenbahnverwaltungen und von den Regierungsbehörden, sondern auch von gemeinnützigen Anstalten und von Gesellschaften, welche die Hebung der wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung und die Förderung des Handels und der Industrie zum Ziele haben, gestellt werden. — Unmittelbar nachdem diese Aufsichtsinstanzen im Bereiche des Finanzministeriums eingesetzt waren, wurde auch von denselben die Neuregelung der gesamten Eisenbahntarife in Angriff genommen, und hierzu vorerst folgende allgemeine Vorschriften erlassen[1]:

[1] Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1893.

1. Reglement für die Erstellung, Veröffentlichung, Einführung und Aufhebung der Tarife, gültig für alle dem öffentlichen Verkehr übergebenen russischen Eisenbahnen (vom 20. Oktober 1889);
2. Reglement, betreffend die Verteilung des Frachtaufkommens der Eisenbahnen aus dem direkten Verkehr (vom 14. Juni 1889);
3. Reglement über die allgemeinen Grundlagen zur Beseitigung der Konkurrenz der Eisenbahnen untereinander in Bezug auf die Beförderung der Güter (vom 23. Februar 1890).

Zur Durchführung aller dieser reglementarischen Bestimmungen, sowie zur Ausarbeitung der Tarifprojekte u. s. w. werden seit dem Jahre 1889 regelmäßige Eisenbahnkonferenzen in Tarifangelegenheiten abgehalten und wurde für deren Geschäftsgang vom Finanzminister gleichfalls ein Regulativ unterm 1. August 1889 erlassen.

Danach können die Bahnverwaltungen zusammenberufen werden entweder

a) zu Generalkonferenzen, wenn die zu beratenden Fragen das gesamte russische Schienennetz betreffen, oder
b) zu Specialkonferenzen, wenn die zu verhandelnden Angelegenheiten nur einzelne Eisenbahngruppen oder Verbände angehen.

Beides können sein:

ordentliche Versammlungen, wofür vom Finanzminister voraus bestimmte Termine festgesetzt werden, oder

außerordentliche Konferenzen, jederzeit nach Bedürfnis.

An allen derartigen Konferenzen beteiligen sich Vertreter des Finanzministeriums und unter Umständen auch anderer interessierter Staatsbehörden mit beratender Stimme. Ebenso können auch Vertreter von Industrie und Handel und von gemeinnützigen Anstalten, sowie Privatpersonen als Sachverständige an den Beratungen teilnehmen.

Zweite Abteilung.

Einleitung.

Das erste Ergebnis der Thätigkeit der neu eingerichteten Behörden, denen die Regelung der Tarifangelegenheiten oblag, waren die Tarife für Getreide und Mühlenfabrikate. Und das ist kein Wunder. In einem Agrarstaate, dessen Getreideproduktion den inländischen Bedarf überschreitet und den Absatz jenseits der Grenzen sucht, gehört das Getreide aller Art zu denjenigen Artikeln, die in Transportangelegenheiten die herrschende und einflußreichste Rolle spielen. Übrigens war die Gestaltung der Getreidetarife eine aktuelle Frage und erforderte eine sofortige Regelung noch aus anderen Gründen, namentlich infolge der Lage, in der sich die Landwirtschaft im gegebenen Augenblicke befand. Um dies zu verstehen, müssen wir auf die allgemeinen landwirtschaftlichen Zustände jener Zeit einen Blick werfen.

Der Export von Getreide aller Art entwickelte sich und stieg in dem Maße, als das russische Eisenbahnnetz an Größe zunahm (siehe Tabelle Nr. 3 und 4). Während er im Jahresdurchschnitt 1870—1874 3,2 Mill. Tonnen ausmachte, belief er sich in dem Zeitraume von 1875—1879 auf 4,6 Mill. Tonnen, 1885—1889 stieg der jährliche Export auf 6,7 Mill. Tonnen (im Jahre 1888 wurden nach den ausländischen Märkten 9 Mill. Tonnen versandt).

Daß diese für Rußland äußerst günstige Thatsache nicht ohne Einfluß auf die Landwirtschaft vorübergehen konnte, ist ganz selbstverständlich. Es trat zunächst eine auffällige Belebung zwischen 1870 und 1883 ein. Die Getreidepreise stiegen; sie versprachen den Landwirten nicht unbedeutende Vorteile. Aber es nahmen nicht nur die Getreidepreise, sondern auch die Grundrenten und mit diesen die Bodenpreise zu.

Wenn man auf Grund statistischer Notizen, die durch das Departement für Ackerbau und ländliches Gewerbe[1] herausgegeben wurden, die Durchschnittsbodenpreise des Decenniums 1860—70 mit denen des Jahres 1883 vergleicht, wie Tabelle II zeigt, so erhält man folgendes Bild:

Die ersten vier Reihen, welche die mittleren Gouvernements längs der Wolga, sowohl die östlichen und südöstlichen, die sich längs des Stromes mehr nach dem Süden zu hinziehen, als auch die mittleren und nördlichen Schwarzerdegouvernements umfassen, weisen verhältnismäßig die größte Steigerung der Bodenpreise auf; die geringste dagegen die neunte und elfte Reihe, welche die litauischen, weißrussischen und baltischen Provinzen umfaßt.

Mit anderen Worten: das Steigen der Bodenpreise fand in stärkerem Maße im Süden und in dem Centrum des Reiches statt, schwächer dagegen im Westen, wenn auch hier der Fortschritt ein nicht unbedeutender war.

Die höchsten Preise im Jahre 1883 bemerken wir in den nördlichen schwarzerdigen und in den südwestlichen Gouvernements, in denen 110 Rbl. für 1 Deßjätine = 1,0925 Hektar bezahlt wurden, sowie in den mittleren schwarzerdigen und baltischen Gouvernements, wo der Preis für 1 Deßjätine 99 Rbl. ausmachte. In den baltischen Provinzen waren die Preise 1860 bis 1870 erheblich höher als im übrigen Rußland gewesen. Die Steigerung der Bodenpreise ist zwischen 1860—70 und 1883 verhältnismäßig dann schwächer in den baltischen Provinzen, den Stätten älterer intensiver Kultur, als in den schwarzerdigen Gouvernements.

Eigentlich müßte man von dem zwischen 1860—70 und 1883 berechneten Steigen der Bodenpreise angesichts des Rückgangs der Kaufkraft der russischen Valuta, der nach dem türkischen Kriege erfolgte, einen Teil abschreiben. Der Geldwert sank im Vergleiche zum früheren Kurs ungefähr um 30 %. Zieht man der Genauigkeit halber von den Bodenpreisen des Jahres 1883 diese 30 % ab, so würde die Verteuerung der Bodenpreise wahrscheinlich das in der Tabelle durch fettgedruckte Zahlen dargestellte Bild ergeben. Auf Grund dieser Berechnung stiegen die Bodenpreise in schwächerem Maße. Aber trotzdem nahm der Wert des Bodens in kurzer Zeit be-

[1] „Landwirtschaftliche und statistische Nachrichten auf Grund von Materialien erhalten von den Gutsbesitzern". IV. Teil S. 11. Trotz aller Unvollkommenheiten, die die russische Statistik behufs der Bodenpreise, besonders in früherer Zeit, aufwies, habe ich mich entschlossen, die amtlichen Werte dennoch aufzunehmen, weil sie wenigstens ein allgemeines Bild gewähren. Immerhin sind die Notizen nur mit Vorsicht zu benutzen.

Tabelle II.

Gebiete	Bodenpreis pro Deßjätine[1] Im Jahre 1860 bis 1870	Bodenpreis pro Deßjätine[1] Im Jahre 1883	Prozentualer Zuwachs	Bodenpreis pro Deßjätine im Jahre 1883 nach 30% Abzug	Prozentualer Zuwachs	Bodenpreis pro Deßjätine im Jahre 1889	Prozentualer Zuwachs im Vergleich der Bodenpreise 1883 mit 1889
	Rubel	Rubel	%		%	Rubel	
1. Mittel- und Transwolga-Gouvernements (Nishni-Nowgorod, Kostroma [ohne Wiatka und Perm]) .	19	52	+ 174	36,4	+ 91	46	— 11
2. Mittel Schwarzerde-Gouvernements (Poltawa, Charkow und Woronesh)	37	99	+ 170	69,3	+ 87	101	+ 2
3. Östliche und nordöstliche Gouvernements (Kasan, Simbirsk, Saratow, Samara und Ufa [ohne Orenburg und Astrachan])	23	59	+ 166	41,3	+ 79	55	— 7
4. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements (Tschernigow, Orjol, Kursk, Tula, Tambow, Rjäsan und Pensa .	42	110	+ 162	77	+ 83	95	— 13
5. Südwestliche Gouvernements (Kiew, Podolien und Wolynien)	43	110	+ 156	77	+ 79	119	+ 9
6. Industrie Gouvernements (Moskau, Wladimir, Jaroslaw, Twer, Smolensk und Kaluga)	16	40	+ 150	28	+ 75	44	+ 10
7. Nordwestliche Gouvernements (Pskow, Nowgorod und Petersburg)	12	29	+ 141	20,3	+ 69	44	+ 52
8. Südliche Steppen Gouvernements (Bessarabien, Cherson, Taurien, Jekatherinoslaw und Dongebiet) . .	22	54	+ 135	37,8	+ 71	83	+ 52
9. Westliche Gouvernements (Kowno, Wilno, Grodno, Minsk, Witebsk, Mohylew)	25	52	+ 104	36,4	+ 45	48	— 7
10. Nördliche Gouvernements (Olonesk, Wologda, Archangielsk	—	—	—	—	—	—	—
11. Baltische Provinzen (Livland, Kurland, Estland). .	55	99	+ 80	69,3	+ 26	84	— 15
12. K. Polen[2])	—	116	—	81,2	—	82	— 29

„Die landwirtschaftlichen und statistischen Daten, nach den Materialien, erhalten von Landwirten", Petersburg.

[1] Deßjätin = 109,25 a = 1,0925 ha.
[2] Für Polen habe ich, wegen des Mangels an Daten, aus dem Werke „Der Boden und seine Belastung" von J. Bloch, Warschau 1892, geschöpft.

deutend zu. In einigen Teilen der Monarchie um 91 %, in den baltischen Provinzen nur um 26 %.

Unzweifelhaft steht diese Veränderung der Bodenpreise im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrsmittel. Das Steigen des Bodenpreises tritt gleichzeitig überall mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und dem zunehmenden Export auf.

Daraus läßt sich auch erklären, weshalb die von der Grenze weiter entfernt liegenden Provinzen den größten Vorteil aus dem Bau des Eisenbahnnetzes zogen. Letztere nämlich, die früher nur unter sehr schwierigen Bedingungen ihr Getreide über die Grenze versenden konnten, fingen jetzt an, im großen Maßstabe ihr Getreide zu exportieren.

Schon Mitte der achtziger Jahre verlangten die Vertreter der Landwirtschaft und des Getreidehandels infolge der Vorteile, die ihnen der Export thatsächlich bot, immer größere Transporterleichterungen[1]; sie forderten von den Eisenbahnen niedrigere Tarife und überschütteten die Ministerien und andere Behörden mit Klagen, so oft die Eisenbahnen das ihnen zustehende Recht der Veränderung der Tarife zu mißbrauchen schienen.

Von größtem Einfluß war für Rußland, daß mit der Verbesserung der Verkehrsmittel auch anderwärts Agrarexportgebiete sich entwickelt hatten. Während vom 1. Juli 1868 bis 30. Juni 1869 der Versand an Getreide aus den Vereinigten Staaten Nordamerikas 39½ Mill. Bushel ausmachte, betrug derselbe 1879/80 und 1880/81 288 Mill., d h. er stieg fast um das Siebenfache[2]. Ostindien versandte 1872/73 394 000 engl. Centner, 1877/78 6 Mill. und 1881/82 fast 20 Mill. Centner[3].

Das Überschütten der Märkte des westlichen Europas mit Getreide aus allen Gegenden der Welt rief mit der Zeit ein Sinken der Getreidepreise hervor und verringerte die bedeutenden Vorteile der Getreide exportierenden Länder.

Es trat eine allgemeine Krisis ein, sowohl in den exportierenden als auch in den importierenden Staaten, welche die Regierungen der letzteren zu Maßregeln des Schutzes der Landwirtschaft veranlaßte. Die Staaten des westlichen und Mitteleuropas, namentlich das Deutsche Reich, fingen an, agrarische Schutzzölle einzuführen, die zwischen 1879 und 1887 weiter erhöht wurden.

---

[1] G. Ssasonow: „Die Frage des Getreidehandels und -Gewerbes“. Petersburg 1891 S. 377 (russisch), sowie „Arbeiten der Baranowschen Kommission“.

[2] v. Neumann-Spallart: Übersichten der Weltwirtschaft. Jahrgang 1885 bis 1889 mit Ergänzungen bis 1895. Berlin. S. 29.

[3] Ebendaselbst S. 83.

Die Amerikaner dagegen begannen mit der ihnen eigentümlichen Energie ihre Wirtschaftssysteme umzuändern, indem sie ihr Augenmerk auf die Viehzucht mehr als bisher richteten. — Was den Getreidebau betrifft, so schenkten sie dem Weizen- und Maisbau mehr Aufmerksamkeit, weil die Preise dieser Getreidearten durch die Krisis weniger berührt wurden.

Die landwirtschaftliche Krisis, welche in Westeuropa und auch in Amerika zwischen 1885 und 1890 sich fühlbar machte, wurde in Rußland solange weniger empfunden, als der Rubel am Weltmarkt schlecht stand. In den ersten Jahren nach 1880, in welchen die Marknoten und anderes ausländisches Geld sehr hohe Kurse in Rubeln bedangen, waren in Rußland die Preise für das ausgeführte Getreide in Rubel umgerechnet ziemlich hoch. Als aber im Laufe der Jahre die Änderung des Geldwertes eine allgemeine Verteuerung der Preise der Waren zur Folge hatte und dann trotz der allgemeinen Verteuerung gerade die Getreidepreise sanken, trat in Rußland in der Landwirtschaft die Krisis in ihrer ganzen Fülle, ja in noch höherem Maße als in anderen Ländern ein.

Beim Vergleich der Bodenpreise des Jahres 1883 mit denen des Jahres 1889 (siehe Tabelle II auf S. 197) tritt dies deutlich zutage. Mit Ausnahme der südlichen Gouvernements längs des Schwarzen und Asowschen Meeres und der nordwestlichen in der Nähe von Petersburg und des Finnländischen Meerbusens, welche Teile dank der günstigen Lage und vielleicht infolge des rascheren Wachstums der Bevölkerung nicht so sehr von der Krisis berührt wurden, hörten die Bodenpreise in den anderen Provinzen der Monarchie auf, zuzunehmen; ja sie sanken zum größten Teil unter die Preise des Jahres 1883, besonders in Polen, den baltischen Provinzen und den nördlichen Schwarzerdegouvernements.

Die Getreidepreise standen namentlich im Jahre 1887 sehr tief, in welchem die niedrigsten Getreidepreise im Laufe der achtziger und neunziger Jahre notiert wurden[1].

Deutschland und Frankreich nachzuahmen und zu Einfuhrzöllen zu greifen, konnte nicht das Interesse des russischen Reiches sein, da ja die Krisis nicht infolge der Einfuhr des fremden Getreides, sondern infolge der Schwierigkeiten im Export nach dem Weltmarkt eingetreten war. Um am Weltmarkt konkurrieren zu können, forderte man jetzt von den Eisenbahnen immer mehr Transporterleichterungen, namentlich für den Transport von Getreide auf weite Entfernungen von den mittleren und östlichen Provinzen bis zu den Grenzen.

[1] Landwirtschaftliche und statistische Nachrichten ꝛc. III. Teil S. 6 — auch mein Diagramm am Schlusse.

Erstes Kapitel.

Zur Geschichte der Getreide- und Mehltarife.

§ 1. Als man in Rußland anfing, die Eisenbahnlinien zu eröffnen, wurde der Frage der Tarifgestaltung keine besondere größere Aufmerksamkeit geschenkt. Vor ungefähr 30 Jahren erschien die Beschränkung des Rechtes der Eisenbahnen, die Transportpreise übermäßig zu erhöhen, als hinreichend, um die Interessen des Volkes und des Gewerbes, welche diese monopolisierten Verkehrswege zu benutzen gezwungen waren, vollkommen zu sichern. Indem die Regierung dies vor Augen hatte, wurden in die Statuten der Eisenbahngesellschaften die sogenannten Maximaltarifsätze eingestellt.

Diese Maximaltarifsätze betrugen für[1]

Getreide und Roggenmehl	1/24 Kop.	pro Pud	und	1 Werst	(= 5,14 Pf. pro tkm)[2]
Weizenmehl und Ölsamen	1/18	" "	"	1 "	(= 6,85 " " ")

Dabei wurde aber auf Entfernungen von mehr als

200	Werst ein Abschlag von	10 %
500	" " " "	15 % und
1000	" " " "	20 %

der ganzen Fracht gewährt.

Solche Frachtsätze erhoben die russischen Eisenbahnen für die Beförderung von Getreide und Mehl größtenteils noch in den siebziger Jahren. In Ermangelung direkter Tarife berechnete aber nun jede Eisenbahn die Transportkosten einzeln, sodaß infolgedessen von der oben erwähnten prozentualen Ermäßigung bei Strecken von 200 Werst selten Gebrauch gemacht wurde.

Vor dem Bau der Eisenbahnen zahlte man entweder für den Getreidetransport, da er per Achse stattfand, hohe Summen, oder das Getreide fand infolge des Mangels an Verkehrsmitteln überhaupt keinen Absatz. Es ist nun leicht erklärlich, daß in den ersten Zeiten nach der Eröffnung der Schienenwege das Getreide leicht zu den hohen Tarifsätzen versandt werden konnte[3].

---

[1] J. Witte: Die Grundsätze der Eisenbahntarife. Wien 1883 (russ.) S. 184.

[2] Die Umrechnung in deutsche Werte ist hier wie auch fernerhin zu dem Kurse von 100 Rbl. = 216 Mk. (1 Werst = 1067 m, 1 Pud = 16,38 kg oder 610 Pud = 10 t) erfolgt (Mult. 123,4). Der Kurs von 216 hat nicht immer zwischen 1878 und 1898 geherrscht, entspricht aber ungefähr der durchschnittlichen Kaufkraft des Rubels innerhalb dieser Epoche.

[3] Nach Peez zehrt sich der Wert eines Metercentners Weizen, zu 12 Mk. berechnet, in den Transportkosten auf, auf alten Straßen bei 100 km, auf neuen Kunst-

Die durchschnittlic

Cerealienausfuhr

1855-59 | 1860-64

130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0

1855-59 | 1860-64



Mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes aber erkannte man, daß das Getreide auf weite Entfernungen, trotz seines niedrigen Preises in einigen Produktionsgebieten, die nach diesen Maximaltarifen berechneten Transporte gar nicht ertragen konnte. Diese Erwägung war der erste Grund zur Erniedrigung der Getreidetarife; der zweite Grund bestand in der Entwicklung der Konkurrenz innerhalb der einzelnen Bahnen.

Mit der Entwicklung und der zunehmenden Komplikation des Eisenbahnnetzes begann der Wettbewerb, sich mehr und mehr zwischen den einzelnen Eisenbahnlinien und ihren ganzen Richtungen auszubreiten.

Der hauptsächlichste Gegenstand dieser Konkurrenz, die entweder in einen förmlichen Tarifkampf überging, oder mit einer Einigung unter den Bahnen endigte, war das Getreide, als der wichtigste Transportartikel der Eisenbahnen. In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre umfaßte dieser Wettbewerb den größten Teil des Eisenbahnnetzes und führte 1887 zu fast allgemeiner Erniedrigung der Getreidetarife[1]. Die Ermäßigung der Transportpreise erschien besonders stark für das nach Sewastopol und Odessa wie nach der westlichen Landesgrenze und den baltischen Häfen aus dem fruchtreichen, mit einer großen Ernte gesegneten Kursker Gebiete geschickte Getreide[2]. Doch der Vorteil dieser niedrigen Tarife war für die russische Landwirtschaft sehr zweifelhaft. Unter dem Einflusse des Tarifkampfes wurden die Tarife nicht nach den damaligen Bedürfnissen der Landwirtschaft und des Getreidehandels, sondern hauptsächlich nach der thatsächlichen Lage und finanziellen Machtstellung der verschiedenen Eisenbahngesellschaften festgesetzt. Der größere Teil der Transportpreise floß infolge ihrer plötzlichen Feststellung, ihrer vollkommenen Unbeständigkeit und der Unsicherheit hinsichtlich der Dauer ihrer Wirksamkeit in die Taschen der Kommissionäre.

Überhaupt wirkte die außerordentliche Ungleichheit der 1887 eingetretenen Erniedrigung der Getreidetarife, in Verbindung mit der Unbeständigkeit und ungewöhnlichen Verschiedenheit derselben, namentlich infolge der dabei herrschenden Willkür und der Konkurrenz der Eisenbahnen, in ungünstiger Weise auf die allgemeine Lage der Landwirtschaft ein und rief eine Menge von Klagen hervor.

Gleichzeitig bereitete die erwähnte Erniedrigung der Getreidetarife dem

---

straßen be 400 km, nach den Tarifen der ersten Bahnen bei 1500 km, nach neueren Frachttarifen bei 4500 km, bei Seeschiffahrt bei 25000 km. Dr. E. v. Philippovich: Grundriß der politischen Ökonomie II. Band 1. Teil S. 297.

[1] Tschuprow u. Musnicki: Ordnung der Getreide-Eisenbahntarife. Petersburg 1890 S. 17.

[2] Siehe Tabelle II oben auf S. 197.

Staate großen Schaden, da der Staat für einen bestimmten Teil der Einnahmen Garantie leistete. Diese nicht normale Lage der Dinge rief endlich eine entschiedene Einmischung seitens des Staates hervor. Laut Allerhöchstbestätigten Beschlusses des Ministerkomitees vom 3. November 1887 war das Cirkularschreiben des Ministers des Verkehrswesens, das die Erniedrigung der Getreideausfuhrtarife ohne die jeweilige Genehmigung seitens der Regierung den Eisenbahnen verbot, vollständig für Recht erklärt worden[1]. Ungefähr in derselben Zeit wurde der Regierung durch den Staatsrat im Princip das Recht der Leitung und Aufsicht gegenüber der Thätigkeit der Eisenbahnen in der Festsetzung der Tarife zuerkannt.

Für den Augenblick empfahl man dem Minister des Verkehrswesens die Ausarbeitung dieser ermäßigten Tarife, welche jedoch damals aus mannigfaltigen Gründen nicht zur Vollendung gelangte. In Wirklichkeit wurde die Ordnung der Getreide- und Mehltarife erst in vier aufeinander folgenden Durchsichten derselben ausgeführt.

§ 2. Die erste Durchsicht fand im Jahre 1888 statt, gelegentlich des allgemeinen Kongresses der Vertreter sämtlicher Eisenbahnen Rußlands und unter der Teilnahme der Ministerien des Verkehrswesens und der Finanzen. Sie betraf aber nur die Getreideausfuhrtarife[2]. Die folgenden Durchsichten, in den Jahren 1889, 1893 und 1896/97 wurden auf die Initiative und unter der unmittelbaren Leitung des Ministeriums der Finanzen, von der im Jahre 1889 neugebildeten Tarifbehörde vorgenommen. Sie betrafen alle Tarife, nicht nur die des Ausfuhrverkehrs, sondern auch die Tarife des Inlandsverkehrs.

Selbstverständlich konnte bei der ersten Durchsicht der Getreidetarife der erstrebte Erfolg nicht erreicht werden, weil die Durchsicht ja nur der erste Versuch war, den schrecklichen Wirrwarr der Tarife, der infolge der freien Konkurrenz und der Selbständigkeit der Eisenbahnen bei der Schaffung der Tarifsätze entstanden war, zu klären. Außerdem wurde diese Durchsicht, wie schon einmal gesagt, durch die Eisenbahnen allein, nur unter der Teilnahme der Vertreter der Regierung, herbeigeführt.

Die leitenden Principien und die hauptsächlichsten Resultate der durchgeführten Ordnung der Tarife auf dem allgemeinen Kongreß des Jahres 1888 bestanden in folgendem:

Als Hauptbasis wurden bei der Feststellung der Transportpreise die allgemeinen Kosten angenommen, die von den Produktionsorten bis zu dem

---

[1] Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Regierung vom Jahre 1887.
[2] Tschuprow und Musnicki: Ordnung der Tarife rc. S. 17.

Hauptabsatzmarkte, nämlich London, entstanden. Zu diesem Behufe wurden Berechnungen über die Platzkosten in den russischen Ausfuhrhäfen, sowie über die Höhe der Seefrachten und der Seeversicherung angestellt. Nach den Frachtsätzen, die in jener Zeit am meisten bei den Eisenbahnbeförderungen im Gebrauche waren, wurde der Ausfuhrtarif nach den für jedes Produktionsgebiet wichtigen Transportrichtungen, den sogen. kürzesten Routen[1], festgestellt; dabei wurden die Tarife zu den anderen Häfen nach den Differenzen der Platzkosten, Seefrachten u. s. w. für jeden gegebenen Hafen im Vergleich zum nächstgelegenen festgesetzt[2]. Die Durchsicht im Jahre 1888 stellte den ersten Versuch einer auf bestimmten Principien beruhenden Regelung der Tarife dar. Hierdurch unterschied sich dieser Kongreß in entscheidender Weise von den bisherigen Eisenbahnkongressen, auf welchen die Festsetzung der Transportpreise gewöhnlich auf Grund zufälliger und örtlicher Erwägungen als Frucht der Privateinigung der dabei interessierten Eisenbahnen zustande kam. Das allgemeine Princip, das auf dem Kongresse angenommen wurde, zeichnete sich zweifellos durch einige gute Eigenschaften aus. Mit dem vorgenommenen Ausgleich der Unterschiede, die von der Beförderung der Eisenbahnen nicht abhängig waren, strebte der Kongreß darnach, allen russischen Eisenbahnen die gleichartigen Grundsätze bei Behandlung der Getreideausfuhr aufzuerlegen und den alten Wettbewerb unter ihnen aufzuheben, welcher dem Publikum nur einen zweifelhaften Vorteil brachte, zweifellos aber die Eisenbahnen selbst und die Regierung schädigte. Gleichzeitig machte der Kongreß den Versuch, den bisherigen, nach einer Richtung hin bestimmten Getreidetransport aus einzelnen Produktionsrayons zu beseitigen und die Ausfuhr nach irgend welchen Häfen oder nach irgend welcher Richtung hin zu lenken. Für jeden Rayon wollte der Kongreß alle für Getreide zu erreichenden Häfen eröffnen und somit den Produzenten und Händlern die Möglichkeit geben, ihren Transport nach demjenigen angrenzen-

---

[1] Es wird diejenige der konkurrierenden Schienenverbindungen zwischen zwei Orten, die sich als die kürzeste ausweist, als tarifbildend angenommen.

[2] So z. B. betrugen die Frachtsätze von Kursk und anderen wichtigen Stationen dieses Gebietes (kurze Route) nach Libau 23,77 Kop. pro 1 Pud. Die Seefrachten, Seeversicherung und Platzkosten bezifferten sich in Kopeken für 1 Pud
in Libau 8,70, in Königsberg 8,70, in Riga 9,78, in Petersburg 10,18,
dagegen die Eisenbahnfracht
bis Libau 23,77, bis Königsberg 23,77, bis Riga 22,68, bis Petersburg 22,30,
so daß die Gesamttransportkosten bis London
über Libau 32,47, über Königsberg 32,47, über Riga 32,46, über Petersburg 32,48
ungefähr gleich waren.

den Punkt zu lenken, in welchem die besten Preise zu erwarten waren. Außerdem lag der Vorteil des durchgeführten Princips in dem Bestreben, alle Häfen und Handelscentren zu berücksichtigen, während bei der bisherigen unbegrenzten Konkurrenz und noch mehr bei den Privateinigungen der Eisenbahnen einzelnen Orten geradezu der Untergang drohte.

Einen Fehler in der durch den Kongreß angenommenen Ordnung der Getreide- und Mehltarife kann man darin erblicken, daß durch die Zugrundelegung der mittleren, durch eine Reihe von Jahren gegebenen, veränderlichen Größen, wie Seefrachten, Versicherungsprämien und Platzkosten in Häfen, diese Ordnung nicht die Möglichkeit gab, die Gleichheit der Ausfuhr über die verschiedenen Häfen zu verwirklichen, was doch die Absicht des Kongresses war. In der Periode der Erhöhung der Seefrachten vermehrten sich von selbst die Chancen der Ausfuhr über solche Häfen, welche London am nächsten liegen, wie die baltischen; dagegen war es bei Erniedrigung der Seefrachten vorteilhafter, über solche Häfen auszuführen, welche sich am entferntesten von England befinden, weil man unter solchen Bedingungen in größerem Maße von dem Vorteil, der aus der Billigkeit der Seefrachten entspringt, Nutzen ziehen konnte.

Beim Übergange von den allgemeinen Principien zu den Tarifen selbst, die durch den Kongreß 1888 ausgearbeitet wurden, verdient vor allem der Umstand Erwähnung, daß diese Tarife im Vergleich zu den bisherigen eine bedeutendere Entwicklung des direkten Verkehrs der inländischen Stationen mit den Häfen darstellten; so zum Beispiel wurden Tarife für den direkten Verkehr zu den Häfen und den Grenzpunkten in der Periode 1887—1888 fixiert von 1131 Stationen mit 3268 besonderen Einheitssätzen; die im Jahre 1888 eingeführten Tarife enthalten ferner 5103 Sätze für den direkten Verkehr, die fixiert wurden von 1218 Stationen[1].

Dabei ergaben diese neuen Tarife einen Fortschritt auf dem Gebiete der Erniedrigung der Transportpreise für weite Entfernungen und trugen den Charakter von stark fallenden Staffeltarifen[2]. Die Erhöhung der Transportpreise fand nur in den südwestlichen Rayons (Kursk-, Orel-, Tula-, Tambow- und Charkow-Gouvernements) in der Richtung nach dem Schwarzen Meere statt; hierbei muß bemerkt werden, daß diese Erhöhung, wie schon oben bewiesen, die durchaus notwendige Folge der allgemeinen Regelung

---

[1] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung des Getreidetarifs auf 0,01 Kop. für das Pudwerst. Eisenbahndepartement des Finanzministeriums (Beilage) Petersburg 1896.

[2] Vgl. Tschuprow u. Musnicki: Ordnung der Tar. ꝛc. (Annex Nr. 1—10, besonders Annex Nr. 10).

der Tarife war, weil letztere nicht auf Grund der am meisten erniedrigten Sätze, welche man auf alle Bahnen hätte ausdehnen müssen, durchgeführt werden konnte.

Auf diesem Kongresse wurde beschlossen, nach den Getreidetarifen folgende Artikel zu befördern:

Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Spelz, Mais, Sorghun, Erbsen, Bohnen, Linsen, Wicken, Erdnüsse, Mehl, Graupen, Malz, gedörrtes Mehl, Kleie, Kartoffeln, Ölkuchen und ebenso ölhaltige Samen (außer Senf, Flachs und Rapssamen, welche um 8 % teuerer tarifierten). Dabei wurde festgesetzt, daß diejenigen Eisenbahnen, die jene Samen zu höheren Tarifen beförderten, diese Tarife beibehalten sollten. Auf den Eisenbahnstrecken, auf denen die Mühlenfabrikate höher als Getreide tarifierten, wurde die Erhöhung gestattet, aber nicht mehr als um 15 Rubel pro Wagenladung für Weizenmehl und Graupen, und 6 Rubel für Roggenmehl. Bei der Ausfuhr von Mehl und Graupen aus den Häfen und Grenzorten nach dem Auslande wurde den Versendern ein Teil der Transportkosten von den Eisenbahnverwaltungen zurückerstattet, sodaß nach dieser Zurückvergütung die Beförderung auf den russischen Eisenbahnen wie bei den Getreidetarifen, jedoch mit Abzug von 3 Rubel pro Wagen für Graupen oder Mehl, gleichviel ob Roggen- oder Weizenmehl, behandelt wurde, solange der Abzug nicht 2 % des gesamten Transportpreises überstieg. Im äußersten Falle machte der Abzug 2 % aus.

Diese Vorschrift wurde nicht auf jene Eisenbahnen ausgedehnt, in deren Tarifen schon höhere Abzüge berechnet waren. Dieselben sollten ohne weitere Erhöhung oder Erniedrigung bleiben[1].

Die Arbeit des Kongresses, eingeengt in die Form systematischer Ausweise, trug den Namen der „Sammlung der Tarife für den Transport von Getreide zu den Häfen und der westlichen Landesgrenze“. Das Ministerium des Verkehrswesens genehmigte die so festgesetzten Tarife und bestimmte, daß dieselben für ein Jahr, vom 1. September 1888 bis zum 1. September 1889, Geltung haben sollten[2].

Wenn nun zwar die Sammlung auch den Namen der Tarife zu den Häfen und zu den westlichen Grenzen, mit der offenbaren Absicht, die Ausfuhr zu fördern, erhielt, waren die vorgenommenen Erleichterungen und Ermäßigungen doch nicht notwendig bloß Erleichterungen und Ermäßigungen

---

[1] Miroslawski: Die Durchsicht der Getreidetarife. Petersburg 1896 S. 15—16 (russisch).

[2] A. Suligowski: Die Landwirtschaft &c. S. 30.

für den Getreideexport, da nach den Grenzpunkten loco zu erniedrigten Tarifen verfrachtetes Getreide auch im Inlande bleiben konnte. Diese Tarife sicherten den von den Häfen und dem Westen entfernt liegenden Provinzen nicht unbedeutende Vorteile zu, sowohl was die Ausfuhr als auch was die Beförderung im Inland betrifft.

§ 3. In derselben Zeit wurde eine unter dem Präsidium des Senators Plewe Allerhöchst niedergesetzte Kommission zur Erforschung der Gründe des Niederganges der Getreidepreise ins Leben gerufen.

Diese Kommission sah in der Regelung der Eisenbahntarife einen der wichtigsten Ausgangspunkte, um die Marktlage der landwirtschaftlichen Produkte zu bessern. Nach den Worten des Vorsitzenden hat die Regierung mit dem Augenblicke der Begründung der Tarifbehörde den entsprechenden Weg beschritten, um auf den Transport von Getreideladungen einzuwirken; ihre Teilnahme aber an der Feststellung der Getreidetarife wurde zum Hauptfaktor in der Regelung des Getreidemarktes und zum mächtigen Mittel, die Bedürfnisse der Landwirtschaft zu befriedigen. Im Einklange mit diesen Gedanken lenkte die Kommission ihr Augenmerk auf die Getreidetarife, und als die Tarifbehörden ihre Amtsthätigkeit begannen, wurden die Anträge auf Grund des Kaiserlichen Auftrages vom 7. April 1889 dem Finanzminister übermittelt. Abgesehen von Einzelheiten läßt sich der Inhalt der Anträge auf folgende drei Punkte reduzieren[1]:

1. Man solle die Getreidetarife erniedrigen durch höhere Abzüge bei dem Transport auf weite Entfernungen.
2. Man solle einheitliche Tarife auf Mühlenfabrikate festsetzen.
3. Man solle auf allen Wegen für die Zufuhr und das Mahlen von Getreide Orte bestimmen, wo das Getreide nach Belieben lagern könnte, um vermahlen oder verkauft zu werden, jedoch mit dem Recht zu weiterem Transport nach erniedrigten Tarifen, als ob keine Unterbrechung in dem Transport stattgefunden hätte.

Das Departement der Eisenbahnangelegenheiten nahm bei der Übernahme der Arbeiten diese Principien an und begründete auf ihnen das neue Tarifsystem, welches am 27. September 1889 in Wirkung trat.

Die Durchsicht im Jahre 1889 und besonders die folgenden Durchsichten der Getreidetarife unterscheiden sich von der ersten dadurch, daß sie nicht nur unter der unmittelbaren Leitung des Finanzministeriums, sondern auch unter besonderer Teilnahme der Vertreter der Landwirtschaft der

[1] A. Suligowski: Die Landwirtschaft ꝛc. S. 31.

fruchtbarsten Provinzen, dann des Börsenkomitees, der Müllerei und der dabei interessierten Regierungsverwaltungen ausgeführt wurden.

In den diesbezüglichen Beratungen des Ministeriums der Finanzen wurden unter der Mitwirkung dieser Personen alle Fragen, welche die Getreidetarife, ihr System und ihre Dimensionen betrafen, erörtert. Die bezeichnete Zusammensetzung der Versammlung sicherte eine allseitige gründliche Besprechung und die möglichste Berücksichtigung aller die Getreidetarife betreffenden Interessen der Landwirtschaft und der mit derselben in Verbindung stehenden Zweige des Gewerbes und des Handels. Es verdient wohl erwähnt zu werden, daß große vorbereitende Arbeiten des Departements der Eisenbahnangelegenheiten diesen Beratungen im Jahre 1889, und besonders 1893 und 1896/97 vorausgingen, um die Bedingungen der Getreideproduktion und die Beförderung des Handels in Rußland und in den wichtigsten Staaten Europas und Amerikas klar zu legen[1].

Bei der Durchsicht 1889 wurde ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Gleichmäßigkeit und Einheitlichkeit der Getreide- und Mehltarife dadurch gemacht, daß eine allgemeine Tarifformel ausgearbeitet wurde, welche folgendermaßen lautet[2]:

von	1— 360	Werst	zu 1/24 Kop. für die Pudwerst (= 5,06 Pf. pro tkm) mit einem Abzug von 10 % für Entfernungen über 200 Werst;
„	360—1600	„	außer der Fracht für 360 Werst noch 1/80 Kop. für 1 Pud und Werst (= 1,54 Pf. pro tkm);
„	1600—3000	„	außer der Fracht für 1600 Werst noch 1/200 Kop. für 1 Pud und 1 Werst (= 0,61 Pf. pro tkm);
„	3000 u. weiter	„	dieselbe Fracht wie für 3000 Werst[3].

Außer diesen Frachtsätzen wurden Nebengebühren für jede Versendung erhoben, und zwar:

Stationsgebühren	0,70 Kop.	für 1 Pud	od. Rbl. 4,27	pro Wagen	(= 9,22 Pf. pro 100 kg)
Verladung . . .	0,22 „	„ 1 „	„ „ 1,34	„ „	(= 2,89 „ „ 100 „)
Ausladung . . .	0,11 „	„ 1 „	„ „ 0,67	„ „	(= 1,44 „ „ 100 „)
			Zusammen Rbl. 6,28	pro Wagen	(= 13,55 Pf. pro 100 kg)

Außerdem gab es Wiegegebühren 0,25 Kop. pro 1 Pud oder Rbl. 1,52 pro Wagen (= 3,28 Pf. pro 100 kg) und auf einigen Eisenbahnen wurden besondere Stationsgebühren für die Einrichtungen zur Bewahrung der

---

[1] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung &c. S. 4 ff.

[2] J. Miroslawski: Die Durchsicht der Getreidetarife S. 19 ff., auch K. Frankenstein: Materialien zur &c. Berlin 1894 S. 11.

[3] Es ist dies dasselbe Princip, wie im ungar. Personentarif der XIV. Zone (über 225 km).

Transporte 1/5 Kop. für 1 Pud oder Rbl. 1,22 pro Wagen (= 2,63 Pf. pro 100 kg) erhoben.

Die neuen Tarifsätze fanden ihre Anwendung auf Korn, Mehl, Grütze, Ölsamen und Abfälle der Müllerei und der Ölproduktion unter folgenden Abweichungen:

Für Hafer aus den Gouvernements Orel, Tula, Rjäsan, Tambow, Pensa, dann aus dem nördlichen Teil des Gouv. Woronesh, dem nordwestlichen Teil von Saratow, der nördlichen Hälfte der Gouvernements Kursk und Poltawa und dem südlichen Teil des Gouv. Tschernichow wurde eine Ermäßigung zugelassen, welche nicht über 10 % betragen und nur dann in Anwendung kommen sollte, wenn die bezeichneten Gouvernements aus dieser Durchsicht der Tarife keine Tarifherabsetzung erlangen würden.

Für Ölsamen wurde die Erhöhung gegenüber der Formel auf den Wegen zugelassen, auf welchen diese schon nach den Tarifen von 1888 angewendet wurde; diese letzte Maßnahme galt auch für Mehl, wenn die Bahnen zu Gunsten der Beibehaltung oder der Einführung der Differenz in der Tarierung von Mehl und Korn einen hinreichenden Grund angaben. Bei der Ausfuhr von Mehl und Graupen, die nach denselben Sätzen wie Getreide befördert wurden, wurde ein Abzug von 10 % der ganzen Fracht von der Eisenbahn den Versendern zurückvergütet. Bei der Beförderung von Mehl nach höheren Tarifen als den allgemeinen Getreidetarifen gehörte zu den 10 % Abzug noch dieser ganze Unterschied. Dieser Abzug wurde auch für das Mehl angewandt, das in Häfenmühlen gemahlen wurde, wenn das Korn auf Eisenbahnen zugeführt worden war.

Nach dieser Formel wurden die Ausfuhrtarife nach den für jedes Produktionsgebiet wichtigen Transportrichtungen, den sogen. kürzesten Routen, festgestellt; dabei wurden die Tarife zu den anderen Häfen nach den Differenzen der Platzkosten, Seefrachten u. s. w. für alle gegebenen Häfen im Vergleich zum nächstgelegenen Hafen festgesetzt.

Diese sogen. Häfendifferenzen betrugen[1]:

für Petersburg	10,75 Kop. per 1 Pud		für Nikolajew	17,25 Kop. per 1 Pud
" Reval	10,75 " " "		" Sewastopol	14,90 " " "
" Riga	10,50 " " "		" Rostow	20,00 " " "
" Libau	9,85 " " "		" Taganrog	20,75 " " "
" Königsberg	9,85 " " "		" Mariupol	20,50 " " "
" Danzig	8,50 " " "		" Noworossijsk	17,15 " " "
" Odessa	16,30 " " "			

[1] J. Miroslawski: Die Durchsicht 2c. S. 20.

Diese Sätze fanden Anwendung auch für die Feststellung der Transportpreise nach zwei preußischen Häfen, Königsberg und Danzig, nur mit der Abweichung, daß die Transportpreise von östlich und nördlich gelegenen Bahnen der Linien Smolensk-Orel-Grjasi-Woronesh-Swierewo höher als die Libauischen[1] gestellt wurden, so nach Königsberg um $5^1/_2$ Rbl. pro Wagenladung und nach Danzig im entsprechenden Verhältnis.

Wenngleich in der verhältnismäßig kurzen Zeit die Vorarbeiten der Kommission nur wenig umfangreich sein konnten, so hat diese Arbeit dennoch einen wesentlichen Beitrag zur Förderung einer einheitlichen und gleichmäßigen Tarifbildung geliefert, indem eine Formel für die Ausrechnung der Tarife gefunden wurde, die nach oben eine Grenze schuf. Allein mit Rücksicht auf die bisher geltenden vielen Ausnahmetarife und vielen Ausnahmebestimmungen bei Zusammenstellung der Tarife der einzelnen Gruppen, wurde es im Finanzministerium für unerläßlich notwendig erachtet, bezüglich der Durchführung jener Formel vielfache Abweichungen zu gestatten, um den Übergang zu geordneten Verhältnissen für die Landwirtschaft nicht gar zu empfindlich wirken zu lassen.

Das Ministerium der Finanzen beschloß, zur Annäherung an die Formel die Erhöhung der Preise nur stufenweise und mit besonderer Vorsicht zuzulassen; die Erniedrigung der Preise bis zum Niveau der Formel wurde zugelassen in allen Fällen, wo die landwirtschaftlichen Zustände dies im Verhältnis zur Gleichmäßigkeit der Preise erheischten. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, an 900 gegen die allgemeine Formel speciell erniedrigte Tarife zuzulassen[2], hauptsächlich was die Getreideausfuhr und die Beförderung auf weite Entfernungen betrifft, weil dieser Verkehr namentlich in früheren Jahren vorzugsweise aus der besonderen Aufmunterung Nutzen gezogen hatte, die ihm die Eisenbahnen vor der Entwicklung des inneren Verkehrs und der Beförderung auf kürzere Entfernungen zu Teil werden ließen.

Die allgemeine Tarifformel wurde wie ein unmittelbar zur Ausrechnung der Transportpreise bestimmter Tarif in den Fällen angewendet,

---

[1] Es handelt sich bei der Erstellung dieser abweichenden Tarife um die Frage der Begünstigung der russischen Häfen. Diese Frage begann schon im Jahre 1885 eine praktische Bedeutung zu gewinnen, als die Verwaltung einer der staatlichen Eisenbahnen beschloß, für das nach Libau zu befördernde Getreide niedrigere Tarifsätze als für die Ausfuhr nach Königsberg aufzustellen. Vgl. hierüber die Schrift des damaligen Generaldirektors der Südwestbahnen, S. Witte: Die russischen Häfen und die Eisenbahntarife. Wien 1886.

[2] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung ꝛc. S. 4.

wo es keine direkten sogen. Tabellentarife gab. Damit wurde die Möglichkeit der Beförderung im direkten Verkehr zwischen allen Stationen des Netzes geschaffen. Trotzdem im Jahre 1888 die Zahl der direkten Tarife zunahm, so war sie doch besonders im inneren Verkehr zu gering. Es war eine der wichtigsten Ursachen, welche die Entwicklung der Getreidebeförderung erschwerten, daß man beim Mangel an direkten speciellen Tarifen die Transportpreise nach den lokalen Tarifen der einzelnen Eisenbahnen berechnete, auf denen das Getreide gefahren wurde. Diese waren immer nach höheren Sätzen pro Pud und Werst festgesetzt.

Auf Grund dieses Schemas wurden mit geringen, bald da, bald dort vorgenommenen Abweichungen Tarife dreifacher Art festgestellt, besonders was die Ausfuhr nach den Häfen und den westlichen Grenzen, sodann was den inneren direkten Verkehr auf den verschiedenen Bahnen und den inneren, lokalen Verkehr auf ein und derselben Bahn betrifft. Dabei fielen die Tarife des direkten Verkehrs etwas teuerer als die Ausfuhrtarife aus; die einen wie die andern waren jedoch sehr niedrig und unterschieden sich in dieser Hinsicht von den lokalen nur dadurch, daß letztere infolge der kurzen Strecken der einzelnen Bahnen pro Tonnenkilometer verhältnismäßig sehr hoch erschienen. Diese Ungleichmäßigkeit in den Tarifen sicherte den Transporten auf weite Entfernungen auf Kosten des lokalen Verkehrs einen offenbaren Vorzug zu. Es ist allerdings eine Thatsache, daß die Selbstkosten geringer werden, wenn die Güter ohne Unterbrechung auf weite Entfernungen befördert werden, man kann jedoch schwerlich durchsetzen, daß die Kosten sich in dem Maße, als die Entfernung zunimmt, auf 1/4 geschweige denn 1/9 pro Tonnenkilometer vermindern; ganz unglaublich aber ist es, daß sie auf 0 sinken sollten oder mit anderen Worten ganz verschwänden, wie es in diesem Falle erscheinen könnte. Überhaupt wurde die Feststellung besonderer Tarife für den inneren direkten und lokalen Verkehr als eine der fehlerhaften Seiten des Systems angesehen. Dieser Unterschied war absolut nicht nötig. Der direkte Verkehr beruhte auf besondern Vereinbarungen zwischen den einzelnen Bahnen in der Zeit ihrer Autonomie in Tarifangelegenheiten; mit dem Augenblicke der Staatsleitung und der Unterordnung der Tarife auf allen Eisenbahnlinien unter die Dispositionen der Regierung verlor dieser seine Bedeutung, während die Beibehaltung besonderer Tarife nur zur Konfusion führte. Die Sammlung der Tarife aus dem Jahre 1889 erschien aus diesem Grunde in ihrer ganzen Gestalt ziemlich verwirrt[1].

---

[1] A. Suligowski: Die Landwirtschaft 2c. S. 33.

Im Vergleich mit den Tarifen aus dem Jahre 1888 fielen nach dieser Durchsicht die Beförderungskosten auf weite Entfernungen billiger aus[1].

Die eingetretenen Ermäßigungen der Frachtsätze ergaben einen Ausfall im Betrage von 1700000 Rbl.[2].

§ 4. Die Durchsicht des Jahres 1889 hatte vier Jahre Geltung. Mit dem 13. September 1893 wurde sie durch eine neue ersetzt, bekannt unter dem Namen der Durchsicht aus dem Jahre 1893.

Die Neuregelung selbst bestimmte folgendes: nach den Getreidefrachten werden befördert[3]:

1. Kategorie: ungemahlenes Getreide (Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Spelz, Mais, Sorghun, Gommi, Dshugara, Erbsen, Bohnen, Linsen, Wicken, Erdnüsse und Lupinen).

2. Kategorie: Mehl, Graupen, Malz und gedörrtes Mehl.

3. Kategorie: Mehlabfälle, Kleie und Ölkuchen.

4. Kategorie: Ölhaltige Samen.

Für alle Getreidearten der ersten drei Kategorien gelangt bei Versendung derselben nach russischen Häfen, sowie nach Königsberg, nach den Stationen der westlichen Landesgrenze und den Stationen[4], die den Aus-

---

[1] Vgl. Tabelle XII.

[2] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung ꝛc. S. 4.

[3] J. Miroslawski: Die Durchsicht ꝛc. S. 26 ff.; K. Frankenstein: Materialien ꝛc. S. 16, sowie C. Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898 S. 105.

[4] Diese Stationen sind folgende:

die Strecke	Wolotschisk-Proskurow	Süd-West-Bahn
„ „	Nowosseliza-Lipkany	„ „
„ „	Ungheni-Kalarasch	„ „
„ „	Reny-Wolkoneschty	„ „
„ „	Odessa-Kolontajewka	„ „
„ „	Nikolajew-Dobroje	Charkow-Nikolajew-Bahn
„ „	Sewastopol-Bachtschissaraj	Kursk-Charkow-Sewastopol-Bahn
„ „	Genitschesk-Nowogrigorjewka . . .	„ „
„ „	„ Taganasch	„ „
„ „	Feodossia-Itschki	„ „
„ „	Mariupol-Wolnowacha	Jekaterinen-Bahn
„ „	Rostow-Taganrog.	„ „
„ „	Taganrog-Usspenskaja	„ „
„ „	Rostow-Don-Nowotscherkask . . .	Süd-Ost-Bahn
„ „	Rostow-Steppnaje	Wladikawkas-Bahn
„ „	Noworossijsk-Krymskaja	„ „
„ „	Poti-Abascha	Transkaukasus-Bahn
„ „	Batum-Sypssa	„ „

fuhrplätzen am nächsten gelegen sind, ein allgemeines Schema zur Anwendung, wonach bei Beförderung in Wagenladungen zu entrichten sind:

auf Strecken bis 180 Werst 25 Kop. pro Wagen (610 Pud = 10 000 kg) u. Werst;
" " von 181—980 Werst sind zur Zahlung für 180 Werst (45 Rbl.) je 9 Kop. pro Wagen und Werst und
" " " 980 Werst und mehr sind zur Zahlung für 980 Werst (117 Rbl.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst

hinzuzurechnen.

Per Tonnenkilometer betrug daher die Fracht in Pfennig (1 Kop. = 2,16 Pf.):

	1— 192 km	5,06 Pf.
Anstoß:	192—1049 "	1,82 "
"	1049 u. mehr "	1,01 "

Für Getreidetransporte der 4. Kategorie (ölhaltige Samen) sind

auf Strecken von	1—255 Werst	25 Kop. pro Wagen u. Werst (= 5,06 Pf. pro tkm);
" " "	256—980 "	wurden zur Zahlung für 255 Werst (63,75 Rbl.) je 9 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,82 Pf. pro tkm)
" " "	980 u. mehr "	wurden zur Zahlung für 980 Werst (129 Rbl.) je 5 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,01 Pf. pro tkm)

noch zugeschlagen.

Bis Danzig berechnete man die Transportpreise von russischen Eisenbahnstationen über Mlawa in der Weise, in welcher sie nach der beigefügten Formel von denselben Stationen in kürzester Route bis Königsberg bemessen sind; jedoch mit Zuschlag von 6 Rbl. pro Wagenladung, und von den Bahnen Moskau-Brest, Süd-West und Poleßjär noch 1 Rbl. mehr.

Bei Beförderung von Getreide aller vier Kategorien in Wagenladungen im inneren Verkehr waren zu zahlen:

bei Strecken von	1—320 Werst	18 Kop. pro Wagen (610 Pud = 10 000 kg) u. Werst (= 3,62 Pf. pro tkm);
" " "	320—980 "	noch zur Zahlung für 320 Werst (57,6 Rbl.) je 9 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,82 Pf. pro tkm);
" " über	980 "	noch zur Zahlung für 980 Werst (117 Rbl.) je 5 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,01 Pf. pro tkm).

Für Häcksel, Kleie und Ölkuchen kommt hierbei ein Rabatt von 10 % zur Anwendung, um den Verbrauch dieser wertvollen Futtermittel in den landwirtschaftlichen Betrieben zu unterstützen und zu fördern.

Im inneren Verkehr war also der Tarif bis zu einer Entfernung von 342 km geringer als beim Transport an die Landesgrenze oder die Hafenstädte. Nun muß aber alles Getreide zu den Hafenplätzen und Grenzstationen nach den Sätzen des Ausfuhrtarifes befördert werden, sodaß die Grenzgebiete im Umkreise bis zu 342 km bezüglich des in ihnen gezogenen

Getreides die höheren Ausfuhrsätze zu tragen gezwungen waren, obgleich die Güter, wenigstens zum größeren Teil, zur Versorgung eines inländischen Verbrauchsplatzes bestimmt sind [1].

Wie man sieht, war beim inneren Verkehr der Getreidetarif einschließlich Nebengebühren schon bei einer Entfernung von weniger als 320 Werst niedriger als der deutsche; bei größeren Entfernungen indes wachsen die Differenzen enorm.

Für eine ganze Wagenladung von 610 Pud = 10 t wurden erhoben:

Entfernung	nach den russischen Tarifen (mit Nebengeb. 6,28 Rbl. oder 13,55 Mk.) im Inlandsverkehr	nach den russischen Tarifen (mit Nebengeb. 6,28 Rbl. oder 13,55 Mk.) im Auslandsverkehr	Nach dem deutschen Tarif (4,5 + 12)
	in Mark (100 Rubel = 216 Mark)		
180 Werst = 192 km	83,55	110,75	98,40
320 „ = 342 „	137,95		165,90
800 „ = 856 „	231,25		397,20
980 „ = 1049 „	266,25		484,05
1500 „ = 1605 „	322,45		744,25
2000 „ = 2140 „	376,45		975,00
2500 „ = 2675 „	430,45		1215,75

Man sieht also deutlich, wie bedeutend niedriger der russische Tarif gegenüber dem deutschen war.

Bei pudweiser Aufgabe von Getreidetransporten aller vier Kategorien gelangt sowohl für die Ausfuhr als auch für den inneren Verkehr der Tarif von $^1/_{24}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst (= 5,06 Pf. pro Tonnenkilometer) zur Anwendung, unter Berücksichtigung der allgemeinen, nach den Entfernungen bemessenen Prozentualabzüge (10 % über 200 Werst, 15 % bis 500 Werst, 20 % bis 1000 Werst, 25 % über 1500 Werst und 30 % über 2000 Werst).

Für ins Ausland exportiertes Mehl wird ein Teil der Frachtkosten von der Eisenbahnverwaltung zurückerstattet, und zwar 10 % für aus inneren Plätzen kommendes Mehl und 7,5 % für das auf der Eisenbahn zugeführte Getreide, das erst in den Häfen oder in den Grenzorten zu Mehl verarbeitet wird.

Getreide in Körnern (Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse,

[1] So z. B. sind die Frachtkosten von Umgebung nach Moskau bis zu einer Entfernung von 320 Werst geringer als nach Petersburg, Riga, Sosnowice, Odessa ꝛc., obgleich das Getreide zum inneren Gebrauch bestimmt ist.

Mais, Erbsen), auch Mehl, Graupen, Malz, Kleie und Ölkuchen, welche per Eisenbahn bis zu den Häfen oder der Landesgrenze, einschließlich Königsberg und Danzig, und zu den inneren Märkten befördert wurden, kann man auf dem Wege einbehalten, entweder um das Getreide zu mahlen oder um die betreffenden Waren bis sechs Monate in den Lagerhäusern aufzubewahren, welche für diese Zwecke durch die Eisenbahnen oder Privatpersonen errichtet sind. Die Transportpreise werden in diesen Fällen von der Versandstation bis zum Bestimmungsorte nach dem allgemeinen Grundsatze berechnet, als ob keine Unterbrechung stattgefunden hätte.

Bei dem allgemeinen Tarifschema sind einige Abweichungen bemerkbar. Sie beziehen sich auf Sendungen, die 1. von Stationen der Bahnen Transkaukasus und Wladikaukasus nach Rostow und Noworossijsk, 2. von einigen Stationen der Südwestbahnen nach Odessa, Königsberg, Danzig; 3. von einigen Stationen der Petersburg-Warschauer Bahn nach den genannten ausländischen Hafenorten gehen; 4. auf Sendungen, die einige Zweigbahnen, isolierte und schmalspurige Bahnen passieren.

Ebenso sind als Ausnahme besondere Tarife für die Dauer der Schiffahrtsperiode festgestellt worden, um die Konkurrenz auf den Wasserwegen zu erleichtern. Darnach kostet z. B. die Fracht pro Pud nach Petersburg ab den Wolgahäfen: von Rybinsk (575 Werst) 11,72 Kop. für Getreide und 12,47 Kop. für Weizenmehl; von Jaroslawl 13 Kop.; von Nishni 15 Kop. (1014 Werst); von Murow 15,70 Kop.; von Kasan, Samara und Saratow 19 Kop.; es bedeutet demnach z. B. im letzten Falle der Ausnahmetarif eine 22 %ige Ermäßigung gegenüber dem allgemeinen Tarife.

Noch erheblich stärker als diese Herabsetzungen waren nun die Ermäßigungen der Tarife (um 40 %)[1], die infolge des damaligen Zollkrieges mit Deutschland für den Transport des russischen Getreides im Verkehr mit den österreichischen und rumänischen Bahnen festgesetzt wurden. Die Tarifsätze von allen russischen Eisenbahnstationen bis zu den Transitstationen: Graniza, Radziwilow, Wolotschisk, Ungheni, Reni und Nowosselitz betragen bis zu 120 Werst 25 Kop. pro Wagen und Werst (= 5 Pf. per Tonnenkilometer); von 121—1537 Werst wird der Zahlung für 120 Werst pro Wagen und Werst 4,5 Kop. (= 0,9 Pf. pro Tonnenkilometer) zugeschlagen, bei mehr als 1537 Werst [illegible] pro Wagen (10 t) und Werst 6,1 Kop. erhoben, d. h. 1,2 Pf. per Tonnenkilometer auf der ganzen Strecke.

---

[1] Journal des Tarifkomitees Heft III 1893 S. 150, auch Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1893.

Diese Tarifsätze erstreckten sich auf Getreide in Körnern, Mehl, Grütze, Malz, gedörrtes Hafermehl, aber nicht auf Ölsamen und Abfälle der Müllerei und Ölproduktion.

Bei der Durchsicht des Jahres 1893 wurde, neben oben bezeichneten allgemein wichtigen Aufgaben und Bedürfnissen jeder Tarifregelung, die zur Einigung, Gleichmäßigkeit und Einfachheit der Tarife führen sollten, als Gegenstand der ersten Erörterung die Frage der Festsetzung derjenigen Tarifverhältnisse zwischen den verschiedenen landwirtschaftlichen Rayons behandelt, bei welchen in ausreichendem Maße die Interessen der Landwirtschaft Centralrußlands und der inneren Konsumtionsplätze, sowie der ihnen nächstgelegenen Gebiete zu berücksichtigen waren.

Die Tarife von 1893 befriedigen vollkommen in Bezug auf die bezeichneten Aufgaben der Einigung, Gleichmäßigkeit und Einfachheit. An Stelle der früheren 900 Specialtarife, welche einige Zehntausende einzelne Tarifsätze in sich schlossen, traten nur zwei allgemeine Formeln in Wirksamkeit; die eine für die Ausfuhr, die andere für den inländischen Verkehr, daneben 25 Ausnahmetarife und 19 Navigationstarife[1].

Was die einheitliche Anwendung der allgemeinen Formel auf alle Häfen und Grenzpunkte betrifft, so bedeutet diese in Wirklichkeit einen Bruch mit den in den Jahren 1888 und 1889 gemachten Versuchen der Regelung der Tarife nach den sogen. Häfendifferenzen. Die letztere Art der Regelung hatte zum Zwecke, wie schon oben gesagt, auf dem Wege der Festsetzung von Specialtarifen die Bedingungen der Verteilung der Transporte unter die verschiedenen Eisenbahnlinien gleichmäßig zu regeln und der Landwirtschaft aller Rayons nach Möglichkeit dieselben Tarifbedingungen für den Absatz ihrer Produkte nach den erreichbaren Exportmärkten aufzuerlegen.

Dieses System der Regelung der Tarife wirkte auf solche Weise einige Jahre. Die erzielten praktischen Resultate entsprachen aber, wie eine seitens des Departements der Eisenbahnangelegenheiten durchgeführte Untersuchung ergab, nicht den Erwartungen.

Vor allem zeigte sich auf allen Eisenbahnen, daß die Zufuhr zu den Häfen, zu welchen die Tarife erniedrigt waren, im Vergleich zu den Tarifen der anderen konkurrierenden Häfen sich nicht nur nicht vergrößerte, sondern meist geringer wurde. Diese Thatsache . allein beweist, daß die Häfendifferenzen bei weitem nicht den entscheidenden Einfluß auf die Verteilung der Getreidetransporte zwischen einzelnen Ausfuhrpunkten hatten. Anderer-

[1] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung ꝛc. S. 5.

seits führte die Regelung nach den Häfendifferenzen öfters zu Frachtdisparitäten. So z. B. traf es sich, daß für eine weitere Enfernung ein verhältnismäßig geringer Transportpreis bemessen wurde, weil die weite Entfernung zu dem Hafen führte, woselbst die Bedingungen des Ausfuhrhandels aus irgend welchem Grunde sich wenig günstig erwiesen. Außerdem erschien die Berücksichtigung der Häfendifferenzen bei der Feststellung der Tarife in Wirklichkeit als ein Mittel zur Schwächung der Motive, die schlecht eingerichteten Häfen zu verbessern.

Bei einem Rückblick auf die innere Organisation der im Jahre 1893 ausgearbeiteten allgemeinen Getreidetarifformel und die durch diese herbeigeführten Tarifverhältnisse zwischen den verschiedenen landwirtschaftlichen Gebieten, muß man darauf aufmerksam machen, daß als Basis bei der Ausarbeitung dieser Formel das durch das Departement der Eisenbahnangelegenheiten gesammelte Material über den Handel und die Beförderung des Getreides auf den Eisenbahnen diente.

Auf Grund dieses Materials wurde es klar, daß die Centralgouvernements hinsichtlich der Absatzbedingungen ihrer landwirtschaftlichen Produkte am ungünstigsten gestellt waren. Um diese Absatzbedingungen möglichst zu verbessern, hielt man es für zweckmäßig, für diese Rayons die inneren Märkte zu sichern. Bei der beschränkten Aufnahmefähigkeit der letzteren zeigte die zunehmende Zufuhr von den weitabgelegenen, sehr fruchtbaren Landesteilen, in denen Getreideproduktion und Land billig sind, einen drückenden Einfluß auf die Lokalpreise. In dem Maße als der Landwirtschaft der den inneren Märkten nächstgelegenen Orte die Erniedrigung der Transportpreise auf kurze Entfernung vorteilhaft war, in dem Maße zeigte sich die Festsetzung der sehr niedrigen Transportpreise aus entfernten Gebieten hinwiederum ungünstig. Deshalb wurde bei der Ausarbeitung der Getreidetarifschemas in Hinsicht auf die möglichste Befriedigung der Wünsche zugleich der inneren und der entfernteren Rayons als notwendig anerkannt, die Tarife für die Beförderung der Getreide sowohl im Export als auch im inländischen Verkehr so zu gestalten, um „dem Getreide aus den entfernten Rayons die Ausfuhr zum internationalen Markt zu öffnen, zugleich aber den außerordentlichen Zufluß von Getreide zu den inneren Märkten zu schwächen". Auf diese Weise wurde nun das doppelte Tarifsystem in der Gestalt zweier verschiedener Tarifformeln für die Ausfuhr und den inländischen Verkehr angenommen. In Wirklichkeit ergeben diese beiden Formeln für die Beförderung von Getreide bis 320 Werst verschiedene Frachtsätze, und zwar in folgender Weise:

Für den Export und Inlandsverkehr

bei Werst 50	2,05	1,48	Kop. für das Pud
„ „ 100	4,10	2,95	„ „ „ „
„ „ 150	6,15	4,43	„ „ „ „
„ „ 200	7,63	5,90	„ „ „ „
„ „ 300	9,05	8,85	„ „ „ „

Im Vergleich mit den Tarifen aus dem Jahre 1889 ergeben diese Tarife die größte Erniedrigung auf Entfernungen von 900—1000 und von 1500—1700 Werst. Auf diesen von den Ostseehäfen entfernt gelegenen Strecken liegen nun die Gouvernements Centralrußlands, welche hauptsächlich „graues" Getreide[1] bauen. Nach eingehender Beratung in einer Specialkommission lehnte die Durchsicht 1893 die verschiedene Tarifierung für „graues" und „rotes" Getreide[1] ab, weil dadurch der Bau von grauem Getreide Unterstützung fände, was in mehrfacher Beziehung nicht als erstrebenswert bezeichnet werden konnte. Dagegen wurden allerdings auf indirektem Wege die Gouvernements, die durch ihre Kulturverhältnisse auf den Bau von grauem Getreide angewiesen sind, dadurch unterstützt, daß mit Rücksicht auf die hier speciell in Betracht kommenden Ausfuhrhäfen an der Ostsee bei den entsprechenden Entfernungen die Bemessung der Frachtsätze derart geregelt wurde, daß thatsächlich dem grauen Getreide die erstrebten billigeren Beförderungssätze zugute kamen.

Das Bestreben, die inneren Rayons von der Konkurrenz der äußerst gelegenen abzuschließen, gab sich zu erkennen in dem folgenden, sehr wichtigen Unterschied zwischen dieser Formel und der im Jahre 1889 ausgearbeiteten. Nach der Formel 1893 hört die Differenzierung mit 980 Werst auf; von da ab fängt der einheitliche Pudwersttarif an, bei welchem die Transportpreise gleichmäßig mit der Beförderung auf weitere Strecke zunehmen.

In dem Tarifschema des Jahres 1889 war eine viel größere Differenzierung der Frachtsätze zugelassen; namentlich auf den Strecken von 1800—3000 Werst betrug der Zuwachs 3 Kop. pro Wagen und Werst; über 3000 konnte der Pudwerstsatz sich unbeschränkt vermindern, weil man nur für 3000 Werst zahlte. (Siehe Tabelle XIX.)

Bei der Zusammenstellung dieses zweiten Tarifschemas merken wir folgenden Unterschied pro Wagen auf Entfernungen von

100 Werst	—	Rbl. 25,42	nach den Tarifen 1893 Rbl. 18,—	oder Rbl. 25
500 „	—	„ 92,99	„ „ „ „	„ 73,80
1000 „	—	„ 131,18	„ „ „ „	„ 118,—
1500 „	—	„ 169,13	„ „ „ „	„ 143,—

[1] „Graues" Getreide — Roggen und Hafer; „rotes" — Weizen.

Tabelle XIX. Die Beförderungs-

	Nach dem Tarifschema des Jahres 1889				Nach dem Tarifschema			
	Der Einheitssatz betrug		Für eine Wagenladung von 610 Pud wurden erhoben	Zuwachs der Transportpreise für 1 Wagenladung bei der Entfernung auf 100 Werst	Der Einheitssatz betrug			
					Inlandsverkehr		Auslandsverkehr	
	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm			für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm
	Kop.	₰	Rubel	Rubel	Kop.	₰	Kop.	₰
100	1/24	5.06	25.41	—	1/33.9	3.64	1/24.4	5.057
200	1/24	5.06	50.83	25.42	1/33.9	3.64	1/26.1	4.73
300	1/26.7	4.62	68.54	17.71	1/33.9	3.64	1/32.3	3.82
400	1/28.5	4.33	85.61	17.07	1/37.7	3.27	weiter wie für Innenverkehr	
500	1/32.8	3.76	92.99	7.38	1/41.3	2.99		
600	1/37.5	3.29	97.60	4.61	1/44.2	2.79		
700	1/39.4	3.13	108.38	10.78	1/46.5	2.65		
800	1/42.1	2.93	115.91	7.53	1/48.4	2.55		
900	1/44.4	2.78	123.65	7.74	1/50	2.47		
1000	1/46.5	2.65	131.18	7.53	1/51.7	2.38		
1100	1/48.4	2.55	138.64	7.46	1/54.6	2.26		
1200	1/50	2.47	146.40	7.76	1/57.2	2.16		
1300	1/51.5	2.40	153.98	7.58	1/59.6	2.07		
1400	1/52.8	2.34	161.74	7.76	1/61.9	1.99		
1500	1/54.1	2.28	169.13	7.39	1/64	1.93		
1600	1/55.1	2.24	177.13	8.00	1/65.9	1.87		
1700	1/58.5	2.11	177.26	0.13	1/67.8	1.82		
1800	1/60	2.06	183.00	5.74	1/69.5	1.77		
1900	1/62.3	1.98	186.04	3.04	1/71.1	1.73		
2000	1/64.5	1.91	189.15	3.11	1/72.6	1.70		
2100	1/66.7	1.85	192.05	2.90	1/74	1.67		
2200	1/68.8	1.79	195.06	3.01	1/75.4	1.64		
2300	1/70.8	1.74	198.16	3.10	1/76.7	1.61		
2400	1/72.7	1.70	201.37	3.21	1/77.9	1.58		
2500	1/74.6	1.65	204.42	3.05	1/79	1.56		
2600	1/76.5	1.61	207.32	2.90	1/80.1	1.54		
2700	1/78.3	1.58	210.34	3.02	1/81.1	1.52		
2800	1/80	1.54	213.50	3.16	1/82.1	1.50		
2900	1/81.7	1.51	216.52	3.02	1/83.1	1.48		
3000	1/83.3	1.48	219.60	3.08	1/83.9	1.46		
3100	1/86.1	1.43	219.60	0.00	1/84.5	1.45		
3200	1/88.9	1.39	219.60	0.00	1/85.6	1.44		
3300	1/91.7	1.34	219.60	0.00	1/86.4	1.43		
3400	1/94.4	1.31	219.60	0.00	1/87.1	1.42		
3500	1/97.2	1.27	219.60	0.00	1/87.9	1.41		
3600	1/100	1.23	219.60	0.00	1/88.5	1.40		

preise von Getreide.

des Jahres 1893				Nach dem Tarifschema des Jahres 1897							
Für eine Wagenladung von 610 Pud (= 10 Tonnen) wurden erhoben		Zuwachs der Transportpreise für 1 Waggon bei der Entfernung von 100 Werst		Der Einheitssatz betrug für				Für eine Wagenladung von 610 Pud (= 10 000 kg) wurden erhoben		Zuwachs der Transportpreise für 1 Wagen bei Entfernung auf 100 Werst	
				Innenverkehr		Außenverkehr					
Innenverkehr	Außenverkehr	Innenverkehr	Außenverkehr	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm	Innenverkehr	Außenverkehr	Innenverkehr	Außenverkehr
Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Kop.	₰	Kop.	₰	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel
18.00	25.00	—	—	1/34.1	3.62	1/25	4.94	17.87	24.40	—	—
36.00	46.80	18.00	21.80	1/34.1	3.62	1/26.6	4.62	35.81	45.87	17.94	21.47
54.00	55.80	18.00	9.00	1/38.1	3.24	1/32.9	3.76	48.01	55.63	12.20	9.76
64.80		10.80	9.00	1/40.5	3.05	1/37.7	3.27	60.20	64.72	12.19	9.09
73.80		9.00		1/42.1	2.93	1/41.3	2.99	72.41	73.69	12.21	8.97
82.80		9.00		1/44.3	2.78	weiter wie im Innenverkehr		82.65		10.24	8.96
91.80		9.00		1/46.6	2.65			91.56		8.91	
100.80		9.00		1/48.5	2.55			100.53		8.97	
109.80		9.00		1/50.9	2.42			107.85		7.32	
118.00		8.20		1/53	2.33			115.17		7.32	
123.00		5.00		1/54.7	2.26			122.49		7.32	
128.00		5.00		1/57.1	2.17			128.16		5.68	
133.00		5.00		1/59.4	2.08			133.47		5.31	
138.00		5.00		1/61.5	2.01			138.78		5.31	
143.00		5.00		1/63.5	1.94			144.02		5.24	
148.00		5.00		1/65.4	1.89			149.33		5.31	
153.00		5.00		1/67.1	1.84			154.64		5.31	
158.00		5.00		1/68.7	1.79			159.88		5.34	
163.00		5.00		1/70.2	1.76			165.19		5.31	
168.00		5.00		1/71.6	1.72			170.50		5.31	
173.00		5.00		1/72.9	1.69			175.74		5.24	
178.00		5.00		1/74.1	1.67			181.05		5.31	
183.00		5.00		1/75.3	1.64			186.36		5.31	
188.00		5.00		1/76.4	1.61			191.60		5.24	
193.00		5.00		1/77.4	1.59			196.91		5.31	
198.00		5.00		1/78.4	1.57			202.22		5.31	
203.00		5.00		1/79.4	1.55			207.46		5.24	
208.00		5.00		1/80.3	1.54			212.77		5.31	
213.00		5.00		1/81.1	1.52			218.08		5.31	
218.00		5.00		1/81.7	1.51			223.32		5.24	
223.00		5.00		1/82.7	1.49			228.63		5.31	
228.00		5.00		1/83.4	1.48			233.94		5.31	
233.00		5.00		1/84.2	1.46			239.18		5.24	
238.00		5.00		1/84.8	1.45			244.49		5.31	
243.00		5.00		1/85.5	1.44			249.80		5.31	
248.00		5.00		1/86.1	1.43			255.04		5.24	

Tabelle III.

Nach „Journal des Tarifkomitees". Eisenbahndepartement des Finanzministeriums. Heft III. Petersburg 1893.

	Die Zahl der beförderten Waggons im Jahre 1890	Einnahme in Tausend Rbl.		Unterschied: Mehreinnahme + und Mindereinnahme — in Tausend Rbl.
		nach der Tarifformel von 1890	nach der Tarifformel von 1893	
Petersburg	34 463	4 145	3 716	— 429
Reval	21 688	2 856	2 767	— 89
Riga	37 208	3 948	3 469	— 479
Libau	55 661	6 523	6 275	— 248
Königsberg	20 401	2 603	2 489	— 114
Danzig	8 869	1 133	1 138	+ 5
Alexandrowo	6 953	689	713	+ 24
Sosnowice	11 943	1 096	1 125	+ 29
Radziwillow	2 490	218	226	+ 8
Wolotschisk	4 184	107	101	— 6
Odessa	67 224	3 906	3 748	— 158
Nikolajew	31 527	1 606	1 432	— 174
Sewastopol	15 897	1 156	1 263	+ 107
Genitschesk	1 340	37	38	+ 1
Mariupol	5 820	277	311	+ 34
Taganrog	11 983	522	540	+ 18
Rostow	21 318	1 073	1 037	— 36
Noworossijsk	53 223	3 389	3 146	— 245
Andere Ausfuhrpunkte .	—	—	—	— 114
Zusammen	422 390	35 814	34 278	— 1536

Im Verkehr zu den einzelnen Häfen und Grenzpunkten ergiebt die Anwendung der Tarife von 1893 zu der Beförderung 1890 vergleichsweise mit früheren Tarifen folgende Veränderung (siehe Tabelle III). Nach dieser Berechnung hat der Tarif vom Jahre 1893 gegenüber dem vom Jahre 1889 für den Ausfuhrverkehr eine Mindereinnahme von 1 536 000 Rbl. zur Folge gehabt. Für den Inlandsverkehr, wie aus dem Journal des Tarifkomitees vom Jahre 1893 zu entnehmen ist[1], betrug der Ausfall 1 486 000 Rbl.

Zweites Kapitel.

Wirkung der Tarife bis 1897.

§ 1. Die Behandlung der letzten Durchsicht der Getreidetarife behalte ich mir für einen späteren Teil vor. Es wird sich zunächst empfehlen, die

[1] Seite 6.

Wirkungen der oben geschilderten Tarife kennen zu lernen, namentlich in welchem Maße sie den Bedürfnissen der Landwirtschaft entsprachen. In dieser Hinsicht verdient der Umstand Beachtung, daß die landwirtschaftliche Krisis, zu deren Milderung die Tarife mithelfen sollten, gar nicht aufhörte, vielmehr weiter dauerte und wider Erwarten in den letzten Zeiten weit bedenklicher auftrat als ehedem.

Wenn wir einen Blick auf die Preise während der letzten Zeit werfen und mit 1887 beginnen, d. i. dem Jahre, welches ausnahmsweise eine besonders starke Erniedrigung der Preise aufweist (was den Anlaß zur Bildung einer speciellen, schon früher erwähnten Kommission gab), so werden wir uns überzeugen, daß die Getreidepreise nicht stiegen, sondern sogar in den meisten Fällen sich niedriger als diejenigen des Jahres 1887 gestalten. Eine Ausnahme bildeten die hohen Preise in den Jahren 1891 und 1892, infolge der Hungersnot im Jahre 1891. Abgesehen von diesen zwei Ausnahmejahren gewinnen wir bei der Vergleichung der Getreidepreise folgendes Bild (Tabelle IV).

Was die Preise von Weizen betrifft, so sehen wir, daß dieselben stufenweise fast überall gleichmäßig sanken und in den Jahren 1894/95 eine bis jetzt noch nie dagewesene Erniedrigung erreichten. Zwar bemerken wir in den folgenden Jahren einige Steigerung der Weizenpreise, doch im Vergleich mit 1887 sind diese noch immer bedeutend niedrig zu nennen.

Was nun die Roggenpreise betrifft, so erkennen wir eine analoge Erscheinung. Die Preise sinken, wenn auch in einem weniger stärkeren Maße als beim Weizen. Nur sofort nach 1887 stoßen wir auf eine Neigung zum Steigen, besonders im Inneren des Reiches (Jeletz) und im Osten (Samara und Saratow). Das Jahr 1894/95 rief dafür einen um so plötzlicheren Niedergang hervor. Im Jahre 1897 bemerken wir jedoch wieder eine schwache Steigung; in jeder Hinsicht aber stellten sich die Preise niedriger als in den Jahren 1887/88.

Diese Thatsachen beweisen, daß die neuen Tarife vor der Krisis nicht schützten, welche zum thatsächlichen Nachteil für die Landwirtschaft sich immer mehr entwickelte.

Bei der Betrachtung dieser Frage ist es fast unmöglich, nicht noch eine andere Seite zu berühren, nämlich den Export. Es wäre einleuchtend, daß mit dem Augenblicke der niedrigen Transportpreise für die Zufuhr nach den Grenzpunkten eine Zunahme der Ausfuhr nach den auswärtigen Märkten hätte eintreten müssen. Indessen trat in Wirklichkeit eine andere Erscheinung auf. Während seit dem Jahre 1866 die Ausfuhr immerfort stieg (mit Ausnahme von 1880/81 infolge der Mißernten) und im Jahre 1888

Tabelle IV.

Entnommen den bezüglichen Jahrgängen des vom

Märkte		Weizenpreise am Anfang und im Jahre 1887/88	1888/89	1889/90	1893/94	1894/95
Petersburg	Dezember	95,0	97,5	98,5	82,6	—
	Januar	87,5	106,2	94,3	81,3	72,5
	Februar	81,3	102,5	92,5	80,0	73,5
Jeletz	Dezember	104,7	83,7	80,5	74,0	60,2
	Januar	102,5	84,5	82,0	74,6	61,4
	Februar	102,6	87,0	84,3	77,0	62,1
Riga	Dezember	115,2	107,2	102,0	86,0	67,1
	Januar	114,7	103,0	100,0	80,8	69,2
	Februar	113,8	101,5	100,0	80,0	72,2
Warschau	Dezember	98,0	96,3	99,0	83,9	65,0
	Januar	98,4	—	98,3	81,1	63,8
	Februar	102,2	—	—	80,6	64,4
Odessa	Dezember	106,0	99,0	91,0	74,0	54,6
	Januar	110,9	96,0	92,0	69,1	59,5
	Februar	113,5	95,0	92,0	64,1	60,5
Nikolajew	Dezember	—	90,0	86,0	63,6	52,9
	Januar	—	91,0	85,5	62,2	57,1
	Februar	—	94,0	90,5	62,6	58,9
Rostow a./D.	Dezember	90,7	95,0	89,2	70,0	55,2
	Januar	91,8	96,2	91,5	69,0	57,3
	Februar	94,0	95,3	94,1	69,6	57,7
Noworossijsk	Dezember	—	93,8	94,3	68,0	56,9
	Januar	—	92,5	96,0	68,0	60,6
	Februar	—	93,1	99,0	66,5	61,9
Samara	Dezember	—	78,0	71,0	67,8	45,9
	Januar	70,0	80,0	74,5	68,6	48,1
	Februar	74,7	80,5	78,5	70,4	44,5
Saratow	Dezember	85,0	78,0	71,0	70,5	44,7
	Januar	85,0	75,0	68,5	70,6	51,1
	Februar	89,5	76,3	71,5	71,0	52,0

Finanzministerium herausgegebenen Berichtes.

Weizenpreise		Roggenpreise						
am Ende jedes Jahres in Kop. per Pud								
		im Jahre						
1895/96	1897	1887/88	1888/89	1889 90	1893/94	1894/95	1895/96	1897
70,0	—	64,9	68,2	79,2	68,1	—	52,5	—
76,5	71,0	63,5	66,0	78,9	68,4	55,6	55,0	38
75,0	68,5	60,7	66,1	78,6	68,2	55,4	57,0	37
57,0	—	39,6	41,1	59,5	52,0	40,1	33,6	—
62,0	76,0	38,3	42,0	59,3	51,1	39,6	36,5	40,0
67,4	72,0	39,4	44,0	59,5	52,0	40,8	37,5	41,0
69,0	—	64,2	67,5	83,0	72,5	54,2	54,0	—
74,8	—	62,2	66,5	80,0	66,5	54,5	56,9	57,0
80,5	—	63,1	66,5	80,5	68,6	56,6	57,7	56,5
69,0	—	59,6	66,2	84,5	57,0	49,1	56,1	—
74,8	88,5	58,8	64,5	83,7	56,0	48,6	57,8	62
81,1	83,0	60,7	65,5	82,3	55,3	48,8	57,0	58
68,9	—	63,2	60,7	77,0	52,7	44,8	52,2	—
75,0	94,5	64,2	59,0	73,5	52,7	46,1	54,4	56,5
76,2	89,5	64,7	57,0	74,0	52,9	48,0	54,1	53
70,5	—	—	56,0	71,5	48,2	43,5	49,3	—
77,2	93,0	—	—	68,5	52,2	42,7	54,5	—
77,4	88,5	—	53,0	—	50,8	45,4	53,7	—
64,0	—	47,1	50,5	61,5	45,0	38,5	42,0	—
70,6	72,5	45,9	46,7	63,0	47,0	39,0	47,7	43,5
72,6	69,5	47,5	—	66,1	46,6	40,9	47,6	42,5
68,0	—	—	—	69,7	49,5	39,0	43,2	—
73,1	—	—	—	69,5	50,0	37,8	47,7	—
73,2	—	—	46,5	70,6	49,0	41,2	49,3	—
46,3	—	—	49,1	54,5	42,9	27,2	28,8	—
51,3	53,5	38,5	49,0	57,0	43,1	28,9	29,6	29
52,6	47,5	38,7	49,0	58,5	44,4	29,6	31,2	24
50,2	—	39,0	48,0	54,0	47,0	31,2	30,6	—
51,3	60,5	37,3	46,0	55,0	47,0	30,4	31,2	—
53,6	61,0	37,5	47,0	57,0	48,8	30,5	32,0	—

9 Mill. Tons erreichte, nahm sie in den folgenden Jahren, d. i. in der Ära der neuen Tarife, stetig ab, was folgende Ziffern beweisen.

Im	Jahre	1889	wurden	7,6	Millionen	Tonnen	
"	"	1890	"	6,9	"	"	
"	"	1891	"	6,4	"	"	
"	"	1892	"	3,2	"	"	
"	"	1893	"	6,6	"	"	ausgeführt.

Exklusive selbst der Jahre 1891 und 1892, wo infolge der Hungersnot und der Schließung der Grenze eine Abnahme erklärlich ist, ist nach obigem ein thatsächliches Sinken ersichtlich. Diese Erscheinung legt wieder die Folgerung nahe, daß die neuen Tarife trotz aller Erwartung nicht die erforderliche Wirkung auf den Getreideverkehr jenseits der Grenze ausübten. Die vorgenommenen Erleichterungen waren nicht ausreichend, um den Export zu heben und auf den Weltmarkt in gebührender Weise einzuwirken. Im Jahre 1894 nahm der Export unter dem Einfluß des eifrigen Bemühens des Landes und der Regierung, die Überschüsse von Getreide zu beseitigen, stark zu, und betrug

			10,5	Millionen	Tonnen
im	Jahre	1895	9,4	"	"
"	"	1896	8,3	"	"
"	"	1897	8,0	"	"
"	"	1898	7,5	"	"[1]

Es scheint jedoch, daß die Hauptursache dieser Verkehrsbesserung die gute Ernte und die außerordentlich niedrigen Getreidepreise in den Jahren 1893—96 in Rußland waren; zweifelhaft ist es, ob bei erhöhten Getreidepreisen ein ähnliches Ergebnis zu erzielen möglich gewesen wäre. Wenn zwar das Tarifsystem sich als schwach in dem internationalen Konkurrenzkampfe erwies, so blieb es nicht ohne Einfluß innerhalb des Reiches. Im Gegenteil, seine Wirkungen erstreckten sich erheblich auf die Veränderung der Lage der inneren Märkte.

Infolge der erhöhten Möglichkeit, das Getreide zu befördern, flossen die Überschüsse desselben aus dünn bevölkerten Gegenden immer schneller den bevölkerten zu und vergrößerten so das Angebot und überschütteten daselbst die Märkte mit Getreide. Als man mit Hilfe der billigen Tarife das Getreide nach dem Süden und Westen versenden konnte, zogen die längs und hinter der Wolga gelegenen Gouvernements bald aus dieser Gelegenheit Nutzen und verschickten ihr Getreide nach jenen Gegenden, um irgend welchen Gewinn zu erzielen. Sie vergrößerten ihre Anbauflächen

[1] Finanzanzeiger (Wiestnik Finanzow) 1899 Nr. 25 S. 711.

immer mehr, und durch die Fruchtbarkeit der jungfräulichen Erde, welche selbst bei extensiver Wirtschaft beträchtliche Erträge lieferte, reduzierten sich die Getreidepreise zum Schrecken der teurer produzierenden Landwirte noch mehr.

Auf diesem Wege konnten sich aber die eben erwähnten Gouvernements von der Krisis, unter der sie bis jetzt noch leiden, doch nicht befreien; sie verschärften nur noch die in anderen Gegenden des Reiches herrschende Krisis.

Die Getreidepreise fielen auf den Märkten in Saratow und Samara, wie das schon oben gezeigt wurde, unter diejenigen des Jahres 1887. Was speciell die Roggenpreise betrifft, so fingen sie, trotz der augenblicklichen Neigung zur Erhöhung, am Ende des Jahres 1893 im Westen und Süden sowohl wie im Osten stufenweise zu sinken an.

Die Ergebnisse der Tarifreform entsprachen nicht den Erwartungen und brachten nicht die Vorteile, auf welche die Produzenten der weit abgelegenen Gegenden rechneten. Wir müssen bedenken, daß die nachteiligen Wirkungen diejenigen Rayons trafen, welche sich einer höheren Kultur erfreuten. Diese höhere Kultur zu wahren, mußte allen Machthabern eines Agrarstaates am Herzen liegen. Bei normalem Gang der Dinge ist von ihnen zu erwarten, daß sie darnach streben, mit allen Kräften die Kultur in der Landwirtschaft zu heben. Hier aber stoßen wir auf eine entgegengesetzte Erscheinung und Thätigkeit.

Nicht genug damit, auch das System steht im direkten Gegensatz zu seinen wichtigen Zielen und Aufgaben. Gemäß ihrer Endziele sollte die wegen des Niedergangs des Getreidepreises einberufene Kommission die Regulierung der Tarife zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Lage anstreben, in Wirklichkeit jedoch erfuhren die Landwirte größtenteils Schaden, da an Stelle der Entlastung der Märkte von Überschüssen an Getreide eine Überfüllung mit Getreide eintrat, an Stelle der Erhöhung der Preise aber ein Niedergang derselben folgte.

Von dem Augenblick der Festsetzung der neuen Tarife an wurden Klagen auf Klagen laut, welche nach und nach den Charakter allgemeinen Unwillens annahmen. Im Süden und Westen, im Königreich Polen und den baltischen Provinzen klagte man über die Überfüllung der Getreidemärkte infolge der Tarife[1], andererseits begnügten sich die östlichen und die

[1] In dieser Hinsicht verdienen die von den Vertretern der Landwirtschaft in den Kommissionen für Regelung der Tarife in den Jahren 1893 und 1896 geäußerten Meinungen Beachtung.

Centralgouvernements nicht mit den herrschenden Ermäßigungen und fingen an, da sie die Tarife nach dem Westen und den Grenzpunkten für nicht hinreichend billig hielten, die Frage der weiteren Ermäßigung der Tarife anzuregen.

Infolge dieser zahlreichen Klagen und Bemühungen fand im Jahre 1894 im Finanzministerium eine Beratung unter Beteiligung der Vertreter der Landwirtschaft aus verschiedenen Gebieten statt[1]. Die Beratung kam zwar zu keinem Ergebnis; die Frage verschwand jedoch nicht von der Bildfläche, im Gegenteil, sie taucht bei jeder Gelegenheit wieder auf. So z. B. beriet die Landwirtschaft des Gouv. Samara in der Sitzung vom 27. September 1894 diese Angelegenheit und faßte einen Beschluß im Sinne der Notwendigkeit der Erniedrigung der Tarife[2].

Offenbar mit Rücksicht auf diesen Umstand hatte der allrussische landwirtschaftliche Kongreß in Moskau, der im Dezember 1895 tagte, eine Petition an den Kaiser vorbereitet, der zufolge demnächst für Getreide und Vieh eine gleichmäßige Frachtzahlung von 0,01 Kop. für 1 Pud und 1 Werst (= 1,2 Pf. pro Tonnenkilometer) zur Erhebung gelangen sollte[2].

Die Gründe, die für den Antrag ins Feld geführt wurden, waren folgende:

Auch in Rußland leidet das landwirtschaftliche Gewerbe unter den niedrigen Preisen, die es mit sich bringen, daß der Gewinn aus dem Landbau lange nicht mehr so groß ist wie ehedem, was überall, und auch in Rußland, einen gewissen Schrecken verursacht und zum Teil auch einen gewissen Notstand zur Folge hat; das Mittel aber, das die ackerbautreibende Bevölkerung aus dieser Lage retten soll, ist die in Vorschlag gebrachte Ermäßigung der Getreidetarife auf $^1/_{100}$ Kop. für das Pudwerst, in der Erwartung, daß der Gewinn aus dieser Maßregel sowohl den zur Zeit schwer leidenden Großgrundbesitzern, als auch dem bäuerlichen Besitzer zugute käme.

Die Resultate der Durchführung dieses so wichtigen Antrages, wie die Abschaffung der Staffeltarife wurden in der für diese Angelegenheit speciell einberufenen Kommission erörtert; diese konnte sich aber nicht für die hartnäckig verteidigte Petition erwärmen und beschloß, dieselbe abzulehnen:

1. „weil durch die Ermäßigung der Getreidetarife auf $^1/_{100}$ Kop. für das Pudwerst die Einnahme des Eisenbahnnetzes um 40 Mill. Rbl.

---

[1] A. Suligowski: Die landwirtschaftliche Produktion &c. S. 44.

[2] Journal des Tarifkomitees, betr die Frage der Ermäßigung der Getreidetarife auf $^1/_{100}$ Kop. Petersburg 1896 S. 1 ff.; auch Dr. Mertens: Die Durchsicht der russischen Getreidetarife im Jahre 1896. Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S. 184 ff.

vermindert werden würde (von denen 35 Mill. Rbl. auf den Staat und 5 Mill. Rbl. auf die Privatbahnen entfallen wären)[1], und weil außerdem die Möglichkeit ausgeschlossen wäre, den Verlust entweder durch höhere Frachtsätze bei anderen Gütern[1] oder durch Vergrößerung der Transportmassen einzuholen;

2. weil die Ermäßigung eine vollständige Verschiebung der komplizierten Beziehungen der Landwirtschaft und des Getreidehandels der einzelnen Gebiete zur Folge haben müßte. Die südlichen und ebenso die entfernteren östlichen Gouvernements würden in erster Reihe bevorzugt werden und teilweise auch die mittleren Gouvernements, soweit sie Getreide ins Ausland exportieren; dagegen würden die Nicht-schwarzerde-Gouvernements einen schweren Schlag durch die Einführung der Tarife, erleiden und ebenso würden die Centralgouvernements auf allen inländischen Märkten wesentlich schlechter gestellt werden;

3. weil eine so bedeutende und zudem so plötzliche Ermäßigung der Tarife mit Rücksicht auf die augenblickliche Lage des Getreidemarktes ein sehr gesteigertes Angebot zur Folge haben müßte, das wieder einen Preissturz auf den in- und ausländischen Märkten nach sich ziehen müßte. Durch diese Ermäßigung der Preise würde aber wiederum ein Teil des Vorteils, den die Tarifherabsetzung bringen soll, verloren gehen. Endlich aber würden die Getreideproduzenten, die ihre Ernte, ohne die Eisenbahnen zu benutzen, auf den Markt bringen, einen direkten Verlust erleiden".

---

[1] Die Erhöhung der Tarife auf einzelne Transportartikel erweist sich als nicht möglich, denn von sämtlichen zurückgelegten Pudwersten entfallen für das Decennium 1884—1893 durchschnittlich

auf Getreide	27,6 %	
" Salz	3,2 %	
" Naphtha und Naphtharückstände	3,1 %	
" Petroleum und andere Fabrikate aus Naphtha	8,8 %	
" Steinkohlen	12,3 %	
" Holz (Brenn- 2,2, Bau- 3,4)	5,6 %	60,6 %
Sämtliche übrige Güter lieferten somit		39,4 %

Nach einer überschläglichen Rechnung müßten alle die zu den 39,4 % gehörigen Güter zu 0,04 Kop. für das Pudwerst tarifiert werden, was im allgemeinen nicht durchführbar wäre, und dies um so mehr, als wichtige landwirtschaftliche Produkte von einer solchen Erhöhung schwer betroffen werden würden, z. B. Flachs, Hanf, Vieh, Fleisch, Fett, Früchte u. s. w. Es würde also auf der einen Seite gegeben und auf der anderen wiederum genommen werden.

Damit war der Antrag der Kais. Moskauer landwirtschaftlichen Gesellschaft zu Grabe getragen. Aber der Stein[1] ist nun einmal ins Rollen gekommen und wann die Bewegung zur Ruhe kommen wird, läßt sich einstweilen noch gar nicht übersehen, namentlich da die Überzeugung von der Notwendigkeit der erstrebten Maßregel durch die sehr einflußreiche Moskauer Gesellschaft vertreten wird.

Mit einem Worte, die Getreidetarife waren die Veranlassung zu unaufhörlichen und, wie man offen zugeben muß, oft zu ganz widersprechenden Anträgen und Wünschen. Man interessiert sich überall für sie. Sie werden bald von jener bald von dieser Seite kritisiert, je nachdem irgend welche Interessen durch sie berührt werden.

Da der Getreidetransport und seine Kosten naturgemäß mit der Frage der Ernährung der Bevölkerung und, was damit Hand in Hand geht, mit dem Zustande der landwirtschaftlichen Produktion, ihrer Ausdehnung, ihren Kosten und Lasten in Verbindung stehen, so wird es wohl einleuchtend sein, wenn ich zur Erörterung der Frage über die Produktionsfähigkeit des Bodens, über die Deckung des Ausfalls und den Absatz des Überschusses, endlich über die Grenze des Bedarfs und die Kosten seiner Befriedigung übergehe.

Zu diesem Zwecke wird auf Grund der von dem statistischen Centralkomitee in St. Petersburg gesammelten Materialien[2] eine Tabelle V aufgestellt, in der das europäische Rußland ohne Finnland und Kaukasien in 12 Gebiete geteilt ist. In dieser Tabelle sind die Gebiete im Verhältnis zu ihren Produktionsüberschüssen aneinander gereiht; den ersten Platz nehmen die südlichen Steppengouvernements ein, in welchen die Überschüsse nach dem Bedarf der Bevölkerung und der Saat ungefähr 2 460 000 t jährlich ausmachten; die in der letzten Reihe erwähnten nordwestlichen Gouvernements, mit anderen Worten die Bezirke um Petersburg, sind auf die Zufuhr von mehr als 8 Mill. Pud (131 200 t) jährlich aus anderen Gebieten angewiesen. Aus dieser Tabelle ersieht man, daß alle Gebiete Überschüsse an Getreide abwerfen, außer den Industriegebieten, den westlichen, nordwestlichen und nördlichen Gebieten. Überhaupt machen die Produktionsüberschüsse jährlich ungefähr 544 Mill. Pud (= 8,9 Mill. t) aus, die Deficite jedoch nicht mehr als 23 Mill. Pud (= 0,4 Mill. t), was einen durchschnittlichen Überschuß von 520 Mill. Pud (= 8,5 Mill. t) ergiebt.

Zur Ergänzung dieser Tabelle ist auf Grund derselben Materialien

[1] Die durchschnittliche Getreide- und Kartoffelernte für das Decennium 1883 bis 1892 im Verhältnis zur Volksernährung. Petersburg 1894.

[2] Nach Dr. Mertens. Archiv für Eisenbahnen 1897.

Tabelle V. Durchschnittszahlen für die Jahre 1883—1892[1].

Gebiete	Gesamt-ernte	Aussaat	Eigen-bedarf (13 Pud Getreide pro Kopf)	(+) Überschuß (—) Ausfall
	in Tausenden Pud			
1. Südliche Steppen-Gouvernements. . (Bessarabien, Cherson, Taurien, Jekaterinoslaw und Don-Gebiet.)	321 094	57 678	114 642	+ 148 774
2 Nördl. Schwarzerde-Gouvernements . (Tschernigow, Orel, Kursk, Tula, Tambow, Rjäsan und Pensa.)	406 155	96 224	191 466	+ 118 465
3. Östl. und Nordöstl. Gouvernements. (Kasan, Simbirsk, Saratow, Samara, Ufa, Orenburg und Astrachan.)	346 277	88 168	167 680	+ 90 429
4. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements. (Poltawa, Charkow und Woronesh.)	200 504	44 955	105 071	+ 50 478
5. Mittel-u. Transwolga-Gouvernements (Nishni-Nowgorod, Kostroma, Wiatka und Perm.)	227 559	68 857	114 182	+ 44 520
6. Südwestliche Gouvernements. . . . (Kiew, Podolien und Wolhynien.)	183 473	36 005	105 970	+ 41 498
7. Königr. Polen-Gouvernements . . .	184 344	40 389	107 337	+ 36 618
8. Ostseeische Gouvernements . . . . . (Livland, Kurland und Estland.)	53 329	9 826	30 557	+ 12 946
9. Nördliche Gouvernements . . . . . (Archangelsk, Wologda u. Olonezk.)	30 100	7 298	25 408	— 2 706
10. Westliche Gouvernements . . . . . (Kowno, Grodno, Wilno, Minsk, Witebsk und Mohylew.)	148 064	37 599	115 859	— 5 494
11. Industrie-Gouvernements . . . . . (Moskau, Wladimir, Jaroslaw, Twer, Smolensk und Kaluga.)	163 443	50 669	119 791	— 7 017
12. Nordwestliche Gouvernements . . . (Pskow, Nowgorod u. St. Petersburg.)	60 025	15 755	52 352	— 8 082

und derselben Methode noch eine andere hinzugefügt, in der die Getreideüberschüsse und Deficite mit der Bevölkerung verglichen werden.

In dieser Tabelle VI sind ebenfalls die Gebiete nach ihren Überschüssen und Ausfällen der Reihe nach verzeichnet, aber im Verhältnis zu ihrer Bevölkerung. Zuerst nun finden wir daselbst solche Gebiete benannt, welche Lebensmittel über den Bedarf der Bevölkerung hinaus besitzen, alsdann folgen die Gebiete mit den Ausfällen.

Wie sich aus der Tabelle ergiebt, könnten die südlichen Steppen-

[1] Die durchschnittliche Getreide- und Kartoffelernte für das Decennium 1883 bis 1892 im Verhältnisse zur Volksernährung. Petersburg 1894.

Tabelle VI. Durchschnittszahlen für die Jahre 1883—1892[1].

Gebiete	Durchschnittlicher (+) Überschuß oder (—) Ausfall von Getreide nach Abzug der Saat und als Konsum in Tausend Pud	Produktion im Verhältnis zur Bevölkerung. Letztere als Einheit betrachtet	Prozentualer (+) Überschuß resp. (—) Ausfall im Verhältnis zur Bevölkerung
1. Südliche Steppen-Gouvernements	+ 148 774	2,35	+ 135
2. Nördliche Schwarzerde-Gouv. . .	+ 118 465	1,63	+ 63
3. Östliche und nordöstliche Gouv. .	+ 90 429	1,52	+ 52
4. Mittel-Schwarzerde-Gouv. . . .	+ 50 478	1,46	+ 46
5. Baltische Gouvernements . . .	+ 12 946	1,46	+ 46
5. Polnische Gouvernements . . .	+ 36 619	1,41	+ 41
7. Mittel- und Transwolga-Gouv.	+ 44 520	1,37	+ 37
8. Südwestliche Gouvernements . .	+ 41 498	1,36	+ 36
	+ 543 729		
9. Industrie-Gouvernements . . .	— 7 017	0,94[2]	— 6
10. Nordwestliche Gouvernements. .	— 8 082	0,93	— 7
11. Westliche Gouvernements . . .	— 5 494	0,93	— 7
12. Nördliche Gouvernments. . . .	— 2 706	0,73	— 27
	— 23 298		

gouvernements eine doppelt so große Bevölkerung ernähren; dagegen fehlt es den nördlichen Gouvernements (eigentlich nur Archangelsk- und Olonetzk-Gouv.) an Lebensmitteln, um 27 %, d. i. den vierten Teil der dortigen nicht zahlreichen Bevölkerung Nahrung zu gewähren. Im Industriegebiete kommt der Ausfall auf 6 % der Bevölkerung, welche hauptsächlich und fast allein auf das Gouv. Moskau (mit der Stadt Moskau) entfallen, da letzterem allein 50 % zur Deckung des Bedarfes der Bevölkerung fehlen. Diese Deficite decken die Überschüsse aus anderen Gouvernements dieses Gebietes und lassen noch ein Deficit von 6 % in der allgemeinen Bilanz zurück. Dasselbe wiederholt sich in dem nordwestlichen Gebiete, infolge des Gouv.

[1] Die durchschnittliche Getreide- und Kartoffelernte ꝛc. Petersburg 1894 (Statistisches Centralkomitee).

[2] Die mittlere Rubrik zeigt uns, für welche Bevölkerung eines bestimmten Gebietes beim Vergleich mit der thatsächlichen Bevölkerung (letztere als Einheit genommen) die Getreideproduktion ausreicht oder ausreichen würde. Die Prozentualziffern, entnommen aus dem vorgenannten Werke, für die Industriegouvernements sind in der letzten Rubrik 0, weil der Ausfall nicht 0,1 ausmachte. Der Vergleich des Betrages des Ausfalles und der Bevölkerung dieses Gebietes fiel jedoch so aus, daß die lokale Produktion für 6 % der Bevölkerung nicht ausreicht; infolgedessen konnte man die vorletzte Rubrik mit der Ziffer 0,94 ausfüllen u. s. w.

Petersburg mit der Stadt Petersburg, welches einen Ausfall für 30 % der Bevölkerung aufweist und diesen aus den Überschüssen der Gouv. Pskow und Nowgorod deckt. Bei der schließlichen Abrechnung führt es zu einem Deficit von 7 % für das ganze Gebiet.

Aus dem eben Gezeigten geht hervor, daß nur die nördlichen Gouvernements, wie auch Petersburg und Moskau, welche ohne die Getreidezufuhr nicht bestehen könnten, das Recht der Tarifvergünstigung für diese Zufuhr haben sollten; die anderen Gebiete des Reiches sind nicht nur in der Lage, ihren Bedarf zu befriedigen, sondern sie besitzen bald große, bald kleine Überschüsse zur Ausfuhr. Was die westlichen Gouvernements betrifft, so begegnet man zwar dort einem gewissen Mangel, dieser jedoch kann ohne Tarifvergünstigung aus der Zufuhr der Nachbargebiete gedeckt werden, da diese Gouvernements von allen Seiten von Örtlichkeiten mit Getreideüberschüssen eingeschlossen sind. Übrigens geht hier der Mangel nicht so sehr aus der Unfruchtbarkeit des Bodens wie aus besonderen Zuständen, in denen sich die Landwirtschaft daselbst befindet, hervor. Auf Grund dieser zwei Tabellen kann man schließen, daß außer den drei bezeichneten Punkten ein Bedürfnis nach besonderer Tarifvergünstigung im Innenverkehr vom Versorgungsstandpunkt aus nicht im mindesten vorliegt, und daß zu Opfern über die thatsächlichen Kosten der Beförderung hinaus weder für die Privatbahnen noch für die Regierung die mindeste Veranlassung besteht.

Wenn es sich um die Befriedigung der Bedürfnisse der Bevölkerung handelt, so ist es unmöglich, die Produktion an Kartoffeln zu übergehen, welche ein wichtiges Surrogat in der Ernährung der Bevölkerung bilden.

Der Bau dieses Produktes ist, obgleich nicht in allen Teilen des Reiches, so doch in einigen entwickelt und könnte in der Befriedigung der Ernährungsbedürfnisse der Bevölkerung eine einflußreiche Rolle spielen.

Auf Grund derselben Materialien ist, wenn man ein Pud Kartoffeln für 0,19 Pud Roggen nimmt, die Produktion aus Tabelle VII ersichtlich.

Im Osten und innerhalb des Reiches ist die Produktion gering; aber im Westen und namentlich in Polen und den baltischen Provinzen erscheint sie als ein nicht unbedeutendes Nahrungsmittel. In den litauischen Gouvernements und im Weißrussischen betrug die Kartoffelproduktion fast 2 Pud auf den Kopf. Selbst auf die Industrie- und nördlichen Schwarzerde-Gouvernements entfällt an Kartoffeln, bei Umrechnung auf Roggen, 1 Pud auf den Kopf der Bevölkerung, was sich namentlich in den Zeiten der Mißernten von Getreide als ein nicht unbedeutendes Hilfsmittel in der Ernährung erweist.

Tabelle VII. Durchschnittszahlen für die Jahre 1883—1892.

Gebiete	Durchschnittliche jährliche Kartoffelernte	Kartoffelernte nach Abzug der Saat	Bei Umrechnung auf Roggen (1 Pud Kartoffeln = 0,19 Pud Roggen) überhaupt	Bei Umrechnung auf Roggen: auf den Kopf der Bevölkerung
	in Tausenden Pud			in Pud
1. Polen	281 565	216 275	41 092	5,0
2. Baltische Provinzen	47 312	35 383	6 723	3,5
3. Westliche Gouvernements	116 719	88 844	16 880	1,9
4. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	106 735	84 072	15 974	1,1
5. Industrie-Gouvernements	57 819	45 016	8 553	1,0
6. Nordwestliche Gouvernements	20 955	16 367	3 110	0,7
7. Südwestliche Gouvernements	35 127	27 539	5 213	0,7
8. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	26 498	20 199	3 838	0,5
9. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	19 010	14 613	2 777	0,4
10. Nördliche Gouvernements	3 324	2 562	487	0,3
11. Südliche Steppen-Gouvernements	20 354	14 454	2 746	0,3
12. Östliche und südöstliche Gouvernements	21 954	16 678	3 169	0,2

Bei solchen Produktionsverhältnissen kann man nicht leugnen, daß fast alle Provinzen in der Lage sind, ihre Bedürfnisse zu decken, und keiner fremden Hilfe bedürfen.

Unter solchen Umständen ist der größte Teil des Reiches, was den Getreidetransport im Innenverkehr betrifft, mehr an der Verbesserung und Erleichterung des lokalen Verkehrs als an der Verbilligung eines solchen auf weite Entfernungen interessiert.

Nicht minder wichtig sind die Produktionskosten, die ebenfalls eine Beachtung verdienen.

Auf Grund der durch das Departement für Ackerbau und ländliches Gewerbe veröffentlichten Materialen versuchte ich, zu einem möglichst klaren und übersichtlichen Bilde über die Produktionskosten von Roggen, Weizen und Hafer zu gelangen.

In der Tabelle VIII sind die Produktionskosten[1] auf zweifache Weise berechnet, einmal auf die Deßjätine, alsdann auf das Pud des geernteten Getreides. Die Kosten in beiden Rubriken sind fast gleich. Aus dieser

[1] Wir müssen dabei bemerken, daß in den Produktionskosten die Grundwerte nicht berechnet wurden, weil in Rußland beinahe keine kapitalistischen Farmerbetriebe existieren.

Tabelle VIII.

Landwirtschaftl. und statist. Daten nach Mat. rc. Petersburg 1890 Teil III S. 22.

Gebiete	Roggenproduktionskosten			Weizenproduktionskosten			Haferproduktionskosten		
	auf 1 Deßjät.	auf 1 Pud	auf 1 t	auf 1 Deßjät.	auf 1 Pud	auf 1 t	auf 1 Deßjät.	auf 1 Pud	auf 1 t
	Rbl.	Kop.	Mk.	Rbl.	Kop.	Mk.	Rbl.	Kop.	Mk.
1. Nordwestliche Gouv.	43,62	59,5	78,40	38,77[3]	46,1[3]	60,74	32,52[4]	48,8[4]	64,30
2. Polen	43,15	59,1	77,87	59,80	66,4	87,49	31,25	48,8	64,30
3. Baltische Gouvernements	47,37	56,8	74,84	51,50[1]	—	—	35,13	51,9	68,38
4. Nördliche "	37,46	53,0	69,83	18,22	25,8[4]	33,99	22,15[4]	30,2	39,79
5. Industrie-Gouv.	38,78	51,5	67,86	—	—	—	28,27	40,0	52,70
6. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	31,46	48,6	64,03	24,00[6]	45,2[6]	59,55	21,56	35,8	47,17
7. Westliche Gouvernements	30,29	46,8	61,66	37,48[2]	54,7[2]	72,07	22,77	44,0	57,97
8. Süd-Steppen-Gouv.	26,07	37,0	48,75	32,89	46,9	61,80	24,14	38,5	50,72
9. Östliche u. Nordöstl. Gouv.	21,33	36,0	47,43	24,00[5]	41,1[5]	54,15	17,58	32,0	42,16
10. Südwestliche Gouv.	29,39	32,5	42,82	45,44	53,4	70,36	22,19	28,5	37,55
11. Nördl. Schwarzerde-Gouv.	22,83	31,9	42,03	36,67	43,2	56,72	17,75	27,5	36,33
12. Mittel- " "	30,50	29,0	38,34	43,15	44,1	58,11	22,62	29,0	38,21

Tabelle ist ersichtlich, daß die Produktion sich nicht überall unter gleichen Bedingungen vollzieht, da ihre Kosten in den verschiedenen Gebieten sehr verschiedener Art sind. Sie fangen mit 59½ Kop. auf ein Pud an und sinken bis auf 29½ Kop. Eine ähnliche Skala bilden sie auf eine Deßjätine (von 47,36 Rbl. bis 21,33 Rbl.). Während in den nordwestlichen Gouvernements und im Königreich Polen die Kosten für die Produktion eines Puds an Roggen fast 60 Kop. ausmachen, betragen sie in den Schwarzerde-Gouvernements wie im Süden und Osten nicht viel mehr als 30 Kop. und in den Mittelschwarzerde-Gouvernements nur 29½ Kop. Dieselbe Erscheinung wiederholt sich mit nicht bedeutenden Veränderungen in Bezug auf Weizen und Hafer.

Die höheren Produktionskosten aller Getreidearten im Westen, hauptsächlich in den baltischen Provinzen und im Königreich Polen sowie in den

[1] Ohne Kurland und Estland.

[2] Ohne Mohylew-Gouvernement.

[3] Ohne Nowgorod und Petersburg-Gouvernement.

[4] Sommerweizen ohne Archangelsk-Gouvernement.

[5] Sommerweizen ohne Simbirsk, Astrachan und Orenburg.

[6] Nur Sommerweizen.

Industrie-Gouvernements, haben ihren Grund darin, daß hier bei der Bestellung des Bodens mehr Arbeit und Kapital aufzuwenden ist; in den nordwestlichen Gouvernements erklären sie sich zum Teil infolge einer kostspieligen Kultur, mehr noch aber infolge der schwierigen klimatischen Bedingungen, während im Süden und Osten, wie auch auf der Schwarzerde die Ernten ohne Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsweise wohlfeil zu erzielen sind.

Es lohnt wohl, über die Besteuerung einiges zu sagen, welche auch zu den Faktoren gehört, die eine nicht geringe Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion haben.

Aus denselben Quellen wie oben entnahm ich die Mitteilungen über die Besteuerung des Bodens, welche die unter dem Namen: „Ackerbaukosten" betitelte Rubrik enthielt.

Tabelle VIII a.

Die Mitteilung über die Besteuerung des Bodens, aus: „Statistische und landwirtschaftliche Daten 2c.".

Gebiete	auf 1 Deßjätine Besteuerung für Roggen	auf 1 Deßjätine Besteuerung für Hafer
	in Rubel	in Rubel
1. Polen	3,80	1,90
2. Baltische Provinzen	1,45	0,72
3. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	0,85	0,42
4. Südwestliche Gouvernements	0,68	0,34
5. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	0,68	0,41
6. Nordwestliche Gouvernements	0,51	0,25
7. Östliche und südöstliche Gouvernements	0,51	0,25
8. Industrie-Gouvernements	0,50	0,24
9. Süd-Steppen-Gouvernements	0,48	0,27
10. Westliche Gouvernements	0,46	0,22
11. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	0,42	0,21
12. Nördliche Gouvernements	—	—

Die Besteuerung des Bodens ist in der Tabelle VIII a auf zweifache Weise dargestellt; einmal als Belastung des mit Roggen, alsdann des mit Hafer besäeten Bodens. Dabei tragen die ersteren, wie ganz natürlich, höhere Lasten als die letzteren. Die Lasten verteilen sich proportional; je größer sie für die Roggenböden sind, desto größer sind sie für die Haferböden. Was die Höhe der Belastung der Gebiete betrifft, so stoßen wir auf eine Ungleichmäßigkeit, welche noch härter hervortreten würde, wenn

uns die entsprechenden Materialien der nördlichen Gouvernements, als der am wenigsten unter der Steuerlast leidenden, zur Verfügung ständen. In jeder Beziehung geht aus dem Vergleich der höheren Lasten mit denen der Mittel- und Transwolga-Gouvernements hervor, daß die Gouvernements des Königreich Polens neunmal so viel wie die baltischen — fünfmal soviel als die längs und hinter der Wolga gelegenen Gouvernements zahlen.

Die obigen Andeutungen geben jedoch nicht eine sichere Grundlage. Es ist klar, daß die Methode, auf Grund deren das Material gesammelt wurde und die die Staatssteuern mit den Kreis- und Gemeindesteuern zusammenwirft, nicht wissenschaftlich ist. Außerdem betreffen die obigen Andeutungen nur die Böden unter dem Pfluge; sie belehren uns aber nicht, wieviel die Steuern in den Gouvernements und den geschilderten Gebieten betragen, noch auch wieviel an Steuern auf eine Deßjätine insgesamt fällt.

Deshalb benützte ich die von A. Suligowski in seinem Buche[1] berechneten Angaben. Nach der von diesem zusammengestellten Tabelle IX bemerken wir aber dieselbe Ungleichmäßigkeit wie vorher.

Die Besteuerung stellt eine große Abstufung dar in dem Maße, in dem die Bedingungen der landwirtschaftlichen Produktion sich ändern.

Die verschiedenartigen Stufen der Belastung stehen in mehr oder weniger näherer Verbindung mit der landwirtschaftlichen Kultur und ihrem Zustande. Der Boden mit höherer Kultur trägt höhere Lasten und umgekehrt. Es giebt in dieser Beziehung keine völlige Gleichmäßigkeit, aber es herrscht ein Princip, das in hinreichendem Maße erkennbar ist.

Es ist leicht einzusehen, warum in vielen Teilen des Reiches infolge der Tarife Klagen entstanden. Wo man hohe Lasten trägt, wo gleichzeitig der landwirtschaftliche Boden eines größeren Aufwandes bedürftig ist, da tritt die Notwendigkeit ein, für die landwirtschaftlichen Produkte hohe Preise zu erzielen, um die Produktionskosten zu decken und überhaupt das Dasein fristen zu können. Aus demselben Grunde ist für solche Gebiete mit höherer Kultur, die bedeutende Vorräte an Getreide besitzen, eine übermäßige Zufuhr aus den Gegenden mit billigeren Produktionskosten keineswegs besonders erwünscht, vielmehr geeignet, namentlich vom landwirtschaftlichen Standpunkte aus, Befürchtung und Beängstigung zu erregen.

Das billige Getreide ruft dank dem billigen Transporte für diese Kultur eine Konkurrenz hervor und führt Erscheinungen einer künstlichen Überproduktion herbei, welche sich in dem Sinken der Preise unter die Pro-

---

[1] Die landwirtschaftliche Produktion und die Eisenbahntarife. Warschau 1895 S. 68—85.

Tabelle IX. **Besteuerung des Bodens.**

Aus dem Werke: „Landwirtschaftliche Produktion und Eisenbahntarife" von Suligowski, Warschau 1895, Seite 77 f.

Gebiete	Gesamtfläche	Darunter Wald	Darunter Unbrauchbares Land	Acker, Weide, Wiese 2c., brauchbares Land	Besteuerung: Staatssteuer	Besteuerung: Gemeinde und andere Steuern	Besteuerung: Zusammen	Besteuerung: Auf eine Deßjätine nur brauchbaren Landes
	In Deßjätinen				Auf eine Deßjätine überhaupt (In Kopeken)			In Kopeken
1. Polen	11 087 200	2 505 310	604 140	7 977 750	72	30	102	99
2. Südwestliche Gouvernements	14 069 927	3 360 540	1 197 025	9 512 362	15	23,9	35,9	23
3. Nord-Schwarzerde-Gouvernements	27 732 370	4 867 604	1 529 745	21 335 021	13	22,1	35,1	17
4. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	14 876 891	1 266 923	899 183	12 710 785	12	11,3	26,3	13
5. Baltische Gouvernements	8 149 375	2 133 878	1 189 641	4 825 856	7	14,4	17,4	13
6. Westliche Gouvernements	25 251 483	8 229 001	4 275 570	12 746 912	5	13,1	17,1	11
7. Östliche und nordöstliche Gouvernements	63 662 353	13 179 034	8 806 183	41 677 136	4	13,5	15,5	6
8. Süd-Steppen-Gouvernements	36 019 329	1 170 629	2 701 865	32 146 835	4	7,7	14,7	4
9. Industrie-Gouvernem.	22 767 427	8 091 126	2 057 400	12 618 901	3	10,2	14,2	6
10. Nordwestliche Gouvernements	16 556 536	7 382 686	3 446 484	5 727 366	2	7,8	12,8	5
11. Mittel- u. Transwolga-Gouvernements	56 867 169	35 805 043	5 934 318	15 127 808	1	10,9	11,9	4
12. Nördliche Gouvernements	120 946 067	72 130 144	45 710 199	3 105 724	0,06	2,7	2,7	2

duktionskosten und in der Erschütterung der Bedingungen, unter denen sich die lokale Landwirtschaft befindet, zu erkennen geben. Anfangs ziehen die Gebiete des billigen Getreides daraus Nutzen. Wenn aber die Preise in den Orten der Zufuhr sinken, beginnen die Gewinne sich zu vermindern und können mit der Zeit gleich Null werden[1].

Diese Erscheinung läßt sich leicht erklären. Beim natürlichen Gang der Dinge dreht sich die ganze Sache um den Unterschied, welcher zwischen den Preisen verschiedener Provinzen besteht. Einen Teil dieses Unterschiedes verschlingen die Beförderungskosten, ohne der Landwirtschaft irgend welchen Nutzen zu bringen. Was nun den Rest betrifft, so bestimmt derselbe im ersten Augenblicke den Verdienst der Getreideversender; in dem Maße aber, in dem die Zufuhr zunimmt und die Preise fallen, sinkt dieser Rest, der von den Kosten übrig bleibt, stufenweise und beträgt zuletzt eine ganz minimale Quote.

Schließlich ergiebt sich nun das Resultat, daß die Vorteile der einen unbedeutend sein, die Nachteile für die anderen aber sehr empfindlich werden können.

Mit dem oben Gesagten will ich keineswegs die Meinung vertreten, daß durch die Tarife Störungen solcher Art in dem landwirtschaftlichen Gewerbe beseitigt werden könnten; solche sind eben nicht zu vermeiden, wie sie auch jetzt noch auftreten und auftreten werden als Folge des Baues und der Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Osten Rußlands. Aber bei vorsichtiger Festsetzung der Tarife wird eine solche Verschiebung des landwirtschaftlichen Gewerbes nach dem Osten langsam eintreten und nur von der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes abhängig sein. Damit wird zugleich, im Verhältnis zu diesem, im Centrum und in den westlichen Gouvernements Rußlands die Vorbereitung zum Übergang von der reinen Körnerfruchtwirtschaft zum Anbau von mehr Kulturpflanzen als Notwendigkeit auftreten.

Mit dem eben Geschilderten wollte ich nur die Aufmerksamkeit darauf lenken, daß eine Beschleunigung des Überganges zum Körnerbau in den äußeren Gebieten, ohne gleichzeitig den mittleren und westlichen Gouverne-

---

[1] So wurden die Getreideproduktionskosten nach den Berichten fast aller russischen landwirtschaftlichen Zeitschriften im inneren und östlichen Rußland in den Jahren 1893—96 bei Selbstbewirtschaftung fast nirgends durch die erzielten Getreidepreise gedeckt, es wurden kaum die Arbeitskosten zurückerlangt, während Landrente und Verzinsung des Betriebskapitals fast ganz ausfielen. Vgl. C. Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898.

ments die Möglichkeit zur Stärkung in den anderen Betriebssystemen zu geben, keineswegs wünschenswert ist.

Die bisherigen Binnentarife entsprachen jedoch diesen Bedingungen nicht.

Wie wir schon gesehen haben, sind die Bodenpreise am meisten im Centrum und im Westen des Reiches gefallen: die Verschuldung des ländlichen Besitzes, welche zur Zeit der höheren Preise bedeutend gestiegen ist, versetzte den Landwirt der obigen Gouvernements beim Sinken derselben in schwierige Lage und verhinderte besonders den Wechsel der Betriebssysteme, die neuer Kapitalien und längerer Zeit bedurften, um mit dem Anbau der Körner aufzuhören, ohne das rationelle Fruchtwechselsystem zu verletzen.

Bisher sprachen wir von der Getreidebeförderung zur Deckung des inneren Bedarfes; es bleibt jetzt die Frage der Ausfuhr und der die letztere betreffenden Tarife näher zu erörtern. Die Notwendigkeit, diese Frage gesondert zu betrachten, ergiebt sich aus der Natur der Sache selbst.

Wenn das heimische Getreide nicht nur die inländische Konsumtion deckt, sondern auch noch den ausländischen Märkten zugeführt wird, so berührt diese Getreidebewegung zwei verschiedene Erscheinungen im Leben, nämlich sowohl den Außen- als auch den Binnenhandel, von welchen jeder sein eigenes Ziel und seine eigene Aufgabe hat. Der Einfluß des einen wie des anderen auf die Volkswirtschaft und auf die Lage der Landwirtschaft pflegt ganz verschiedener Art zu sein, und die Wirkung ist manchmal ganz entgegengesetzter Natur: Die Ausfuhr will die Überschüsse beseitigen, welche sich in einem Agrarstaate über die Bedürfnisse hinaus ansammeln; die Getreidebeförderung innerhalb des Landes dagegen strebt darnach, die inländischen Märkte, entsprechend dem Bedarfe, in gebührender Weise zu versorgen. Infolge der Ausfuhr verschwinden die Vorräte und vermindert sich das Angebot; infolge der inneren Zufuhr vergrößern sich die lokalen Vorräte und das Angebot in den bedürftigen Orten. Der Außenhandel konkurriert mit den Exporteuren anderer Länder auf dem Weltmarkte; der Binnenhandel dagegen stützt sich auf den Wettbewerb der inländischen Produktionsgebiete, wobei es im Interesse des Staates liegt, letztere zu erhalten und die ihrer Entwicklung schädlichen Bedingungen zu beseitigen, während die Schwierigkeiten, welche anderswo für die Produzenten infolge des fremden Imports entstehen, dem russischen Staat zunächst gleichgültig sein können.

All dies bestätigt, daß die Getreidetarife einer doppelten Behandlung bedürfen vom Standpunkte des Außen- und Binnenhandels, gemäß den Forderungen eines jeden, weil sie nützlich für den Außenhandel sein können,

gleichzeitig aber den inländischen Bedürfnissen ganz und gar nicht zu entsprechen brauchen und umgekehrt.

Übrigens wurde der Unterschied bei der Festsetzung der Getreidetarife beachtet, da in der Sammlung vom Jahre 1889 neben den Tarifen für den inländischen Verkehr auch solche für die Ausfuhr enthalten sind; wie auch in der Sammlung vom Jahre 1893 (sowie weiter vom Jahre 1897) gewisse Unterschiede des Tarifschemas für die Richtung nach den Häfen und der westlichen Grenze im Vergleich mit dem Schema für den inländischen Verkehre, zu verzeichnen sind. Dennoch stoßen wir in diesen Sammlungen auf ganz minimale, fast unbedeutende Ansätze, in der einen zu Gunsten des Außen-, in den anderen zu Gunsten des Binnenverkehrs; wirkliche Ausfuhrtarife im eigentlichen Sinne des Wortes besitzen die genannten Sammlungen überhaupt nicht, und zwar schon aus dem Grunde, weil die Zufuhr zu den Häfen und den Grenzpunkten keineswegs in Verbindung mit der Notwendigkeit der Ausfuhr jenseits der Grenzen steht, und weil ferner die bis zu diesen Punkten beförderten Getreideladungen sehr oft innerhalb der Grenzen des Landes bleiben und so die in der Nähe der Grenze liegenden Märkte mit Getreide überschütten.

Bevor wir erklären, ob überhaupt ein Bedürfnis nach speciellen Ausfuhrtarifen vorliegt, und namentlich welcher Art dieselben sein sollen, müssen wir zunächst die Frage beantworten, welche Bedeutung die Getreideausfuhr hat und ob ihre Entwicklung ein wirksames Interesse darbietet.

Die Thatsache der dürftigen Volksernährung und der geringen eigenen Ernten der Bauern hat eine Reihe von russischen Nationalökonomen auf die Hypothese gebracht, es sei für den Bauer vorteilhaft, wenn das Getreide recht billig sei, da er dann mehr Brot hinzukaufen könne. Gerade in neuester Zeit ist diese Hypothese mit besonderem Nachdruck in einem im Jahre 1897 vom russischen Finanzministerium herausgegebenen Werke: „Der Einfluß der Ernten und Getreidepreise auf die russische Volkswirtschaft“ unter der Redaktion der Professoren Tschuprow und Posnikow vertreten worden.

Mareß, der Verfasser eines Artikels in dem genannten Werke, berechnet, daß zur Ernährung der Bevölkerung ca. 19 Pud (312 kg) Getreide und Getreide- resp. Roggenwert pro Kopf notwendig seien, außerdem müßten noch $7^1/_2$ Pud Getreidewert pro Kopf als Vieh- und Geflügelfutter angesetzt werden. Hiervon ausgehend, kommt der Verfasser zu dem Resultat, daß noch 378 Mill. Pud Roggenwert zur Ernährung der bäuerlichen Bevölkerung im europäischen Rußland für 1883/1892 fehlten. Weiter versucht der Verfasser zu beweisen, daß der naturalwirtschaftliche Verbrauch des pro-

duzierten Getreides bis jetzt in Rußland noch immer vorherrschend ist. Dem größten Teile der Bevölkerung komme es nicht auf hohe Getreidepreise, sondern auf gute Ernten und große Naturalvorräte an; die internationalen Marktverhältnisse seien für einen verhältnismäßig geringen Teil der russischen Landbevölkerung maßgebend. Mir scheint dieser Teil doch etwas größer zu sein, als der Verfasser annimmt. Gewiß sind die Bedingungen, welche eine solche Sachlage verursachen, nicht immer normal und gesund. Das Vorherrschen der Naturalkonsumtion der russischen Bauern erklärt sich dadurch, daß sie einen erbärmlich kleinen Grundbesitz haben, welcher sie nicht einmal ernähren kann. Verschiedene ökonomische und andere Verhältnisse führen zu einem Zustande ewigen Sichnichtsattessens, zum beständigen harten Kampfe ums Dasein. Die Thatsache bleibt, daß nicht die ganze russische ländliche Bevölkerung sich nach hohen Getreidepreisen sehnt.

Gewiß kann man manches vom Standpunkte der statistischen Methode gegen diese Untersuchung einwenden, umsomehr, als deren Verfasser infolge des mangelhaften Materials nur ungefähre Schlüsse ziehen konnte und künstlichen statistischen Konstruktionen sich zuwenden mußte.

Um dieser Sache auf den Grund zu gehen, wären jedenfalls noch viel genauere Untersuchungen der bäuerlichen Verhältnisse in den einzelnen Rayons notwendig gewesen. Eine Generalisierung, wie sie in dem erwähnten Werke stattgefunden hat, ist durchaus verfehlt, und deswegen wurde das Werk von der russischen unabhängigen Presse großenteils einer vernichtenden Kritik unterworfen [1].

Die Getreideausfuhr aus dem heutigen russischen Reiche ist keine neue, sondern eine alte Erscheinung.

Schon in früheren Jahrhunderten ging das Getreide in großer Menge aus Rußland und dem ehemaligen Polen, und zwar namentlich aus letzterem und dessen Provinzen, welche später dem russischen Reiche einverleibt wurden, nach den Märkten Westeuropas [2]. Und es ist kein Wunder, daß in dem Maße, in dem das Verkehrswesen sich entwickelte, die Tendenz der Getreideausfuhr sich immer mehr erweiterte. Seit der Erbauung der Eisenbahnwege, namentlich vom Jahre 1866—1888, mit anderen Worten innerhalb von 22 Jahren, stieg die Ausfuhr aus den Grenzen des russischen Reiches von 1,8 auf 9,1 Mill. Tonnen, d. h. sie nahm um das fünffache zu. Dieser stetig wachsende Export macht wahrscheinlich, daß im Reiche eine Mehrproduktion stattfindet, welche ohne ein Hindernis beseitigt werden

[1] C. Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898.
[2] Im 18. Jahrhundert nannte man Polen den „Speicher Europas“.

kann. Daß dies so ist, dafür sprechen auch jene oben angegebenen statistischen Daten über die Ernten, welche zeigen, daß der von der inländischen Konsumtion übrig gebliebene Rest nach Abrechnung der hie und da stattfindenden Ausfälle jährlich mehr als 8,5 Mill. Tonnen (520 Mill. Pud) durchschnittlich ausmacht.

Jedenfalls zeichnen sich Rußland und die ihm einverleibten Provinzen durch Export großer Getreidemengen aus, und bei der heutigen Lage der Dinge müssen diese Gebiete im Interesse der Landwirtschaft und ihrer Entwicklung ihr Getreide auszuführen trachten.

An ein baldiges Zurückgehen des russischen Getreideexportes, wie es von Manchen behauptet worden ist, ist allerdings trotz des Bevölkerungszuwachses kaum zu denken. Der russische Bauer hat ja gar nicht die Wahl, sein Getreide zum Export zu verkaufen oder selbst aufzubrauchen, er muß einfach einen bedeutenden Teil seiner Ernte verkaufen, um seinen Zahlungen nachkommen zu können, und bei dem Gutsbesitzer ist das Gleiche der Fall. Die städtische Bevölkerung beträgt in Rußland erst ein Achtel der Gesamtbevölkerung[1]; daß diese nicht besonders viel konsumieren kann, ist einleuchtend. Auch ist Rußland, und das ist der springende Punkt, sehr stark ans Ausland verschuldet. Um die Schuldzinsen aufzubringen, muß es eben landwirtschaftliche Produkte exportieren.

Wir können dies um so kühner aussprechen, zumal die Getreideproduktion in Rußland die möglichen Grenzen des Wachstums nicht erreicht hat, vielmehr sich in einem vernachlässigten Zustande befindet. Entweder mittelst Ausdehnung des Areals oder auch mittelst Ausbreitung einer regelrechten intensiven Wirtschaft könnte man die Ernten nicht nur vermehren, sondern sogar verdoppeln oder auch verdreifachen.

Es ist klar, daß die Durchführung von Wirtschaftsmeliorationen im großen Stile, die Einführung verbesserter Betriebssysteme weit wichtiger ist, als eine bloße Ermäßigung der bäuerlichen Zahlungen oder selbst eine bloße Landzuteilung. Könnten die Erträge bloß um 1—2 Korn gehoben werden, so wäre für die gegenwärtige Bevölkerung trotz aller Zahlungen Nahrung reichlich vorhanden. So schreibt J. Bljoch[2]: „Würde man durch verbesserte Bestellung des Ackers bei demselben Areal die Ernten um ein Korn vermehren, so würde man jährlich $66^1/_2$ Mill. Tschetwert (über 8 Mill.

[1] Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898.

[2] J. Bljoch: Meliorationskredit und der Stand der Landwirtschaft. Warschau 1892 S. 152.

Tonnen) Getreide mehr als gegenwärtig erhalten"[1]. Jedenfalls muß im Interesse der Entwicklung der Landwirtschaft und ihres günstigen Zustandes so viel wie möglich Nutzen aus dem Export gezogen werden. Übrigens sind schon auf diesem Wege nicht unbedeutende Erfolge erreicht worden. Von den auf den Weltmärkten erscheinenden Getreidemengen liefert nach der Berechnung des russischen Finanzministeriums[2] das europäische Rußland durchschnittlich 35 %, während der Hauptkonkurrent nur 33 % zuführt. Europa wird trotz der Zufuhren aus Amerika wahrscheinlich immer darauf angewiesen sein, aus dem Speicher seiner östlichen Hälfte zu schöpfen.

Man darf die Schwierigkeiten nicht vergessen, mit denen der Exporteur des russischen Reiches bei dem Wettbewerb mit anderen Konkurrenten auf dem Weltmarkte zu kämpfen hat. Ich habe hier die Einfuhrzölle in den Getreide importierenden Staaten, sowie auch die fortwährenden Einführungen von Transporterleichterungen in den übrigen, ebenso wie Rußland Getreide exportierenden Ländern im Auge. Diese Zölle und die billigen Frachten[3] konkurrierender Länder stehen einer vorteilhaften Ausfuhr Rußlands im Wege. Deshalb kann man sich nicht wundern, wenn Produzenten und Getreidehändler von der Regierung neue Tariferleichterungen zur Unterstützung

---

[1] In sehr interessanter Weise stellt Bljoch ein Exempel auf, in welchem er nachweist, daß, wenn durch eine bessere Bearbeitung es auch nur erreicht werden könnte, ein Korn mehr zu ernten, eine solche Steigerung der Ertragsfähigkeit gleichbedeutend wäre mit einer Mehreinnahme von 260 Mill. Rbl. Diese Bemerkung ist richtig, aber nur unter der Bedingung, daß die auf diesem Wege erreichte Mehrproduktion einen entsprechenden Absatz finden und nicht ein neues Sinken der Preise verursachen würde.

[2] Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife ꝛc. 1893 Teil I S. 6. Nach den Angaben Neumann-Spallarts: Übersichten der Weltwirtschaft S. 52, für den Durchschnitt der Jahre 1883/87 betrug der russische Anteil 35,9 %.

[3] So z. B. betrugen die durchschnittlichen Kosten der Beförderung von Weizen von Chicago nach Liverpool bei Benutzung des Bahnwegs Chicago-Newyork:

im Jahre 1873—1875	für	1000	kg	Mk.	74,83
s s 1876—1880	s	s	s	s	50,93
s s 1881—1885	s	s	s	s	34,60
s s 1886—1890	s	s	s	s	33,02
s s 1891—1894	s	s	s	s	29,97
1891—1894 gegen 1873—1875				— Mk.	44,86

Nach einer Mitteilung in Conrads Jahrbüchern für Nationalök. u. Stat., III. Folge 11. Bd. (1886) S. 868.

ihrer Bemühungen verlangen. Man muß jedoch bedenken, daß bei der Bestimmung der Ausfuhrtarife nicht nur die Interessen der Getreideproduzenten und der Eisenbahnen berührt werden, sondern auch nicht minder die Interessen des Staates, und zwar dadurch, daß das heimische Getreide, bei niedrigen Tarifen zu stark ausgeführt, ein Sinken der Weltpreise hervorrufen könnte, und im Zusammenhang mit diesem die Schleuderausfuhr eines Teiles des heimischen Getreides, d. i. der nationalen Arbeit, ohne entsprechende Belohnung bleiben würde. Im Interesse des Staates liegt es, die Tarifermäßigung erst dann zuzulassen, wenn die Wahrscheinlichkeit vorliegt, daß der Vorteil aus derselben wirklich der Landwirtschaft zukommen wird. Die Aufmunterung zur Ausfuhr — in diesem Fall durch die Ermäßigung der Tarife — wäre unzulässig, wenn damit lediglich eine Vermehrung des Exports angeregt würde. Jene Aufmunterung wäre nur statthaft, wenn sie größeren Gewinn versprechen würde.

§ 2. Um die Produktionsgebiete besser kennen zu lernen und einen allgemeinen Überblick über die Getreidebewegung zu geben, seien hier einige kurze Angaben mitgeteilt, die zur Beurteilung der Verhältnisse beitragen können.

An Getreide u. s. w. ist überhaupt befördert worden[1]:

im Jahre	Millionen		Gegenüber der in diesem Jahre beförderten Menge ergab sich eine	
	Pud	Tonnen	Zunahme %	Abnahme %
1889	489	8,0	—	—
1890	481	7,9	—	2
1891	512	8,4	5	—
1892	449	7,3	—	9
1893	568	9,3	16	—
1894	732	12,0	50	—
1895	711	11,6	45	—

Teilt man diese gesamte Beförderung an Getreide nach den Verkehrsgebieten ein, so findet man, daß befördert worden sind:

(Siehe Tabelle nächste Seite.)

Der außergewöhnlich große Anteil des Innenverkehrs im Jahre 1892 erklärt sich durch die Notwendigkeit der Versorgung der Gouvernements,

[1] Nach den Angaben des Finanzministeriums. Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896. Petersburg 1897, 5 Hefte, teilweise im Archiv für Eisenbahnwesen 1897 abgedruckt.

im Jahre	Ausfuhrverkehr in Mill. Pud	Ausfuhrverkehr in Prozent	Innenverkehr in Mill. Pud	Innenverkehr in Prozent
1889	295 (= 4,8 t)	60	194 (= 3,2 t)	40
1890	298 (= 4,8 t)	61	183 (= 3,0 t)	39
1891	277 (= 4,6 t)	54	235 (= 3,9 t)	46
1892	176 (= 2,9 t)	39	273 (= 4,5 t)	61
1893	309 (= 5,0 t)	54	259 (= 4,3 t)	46
1894	445 (= 7,3 t)	61	287 (= 4,7 t)	39
1895	405 (= 6,6 t)	57	306 (= 5,0 t)	43

in denen die Mißernte eine umfangreiche Hungersnot hervorgerufen hatte. Sieht man aber vom Jahre 1892 ab, so entfallen durchschnittlich auf den Ausfuhrverkehr 60 % und auf den Innenverkehr 40 %.

Hier muß übrigens bemerkt werden, daß die russische Tarifterminologie vom Jahre 1893 zu den Ausfuhrmengen nicht nur die exportierten Mengen rechnet, sondern alle Güter, die den Hafenplätzen und Grenzpunkten zugeführt wurden. Es ist also der ganze Lokalverbrauch dieser Punkte mit eingeschlossen, weshalb das vorstehende Prozentverhältnis den thatsächlichen Verhältnissen nicht vollständig entspricht.

Teilt man die Mengen dann weiter nach den Ausfuhrgrenzen, so ergiebt sich, daß befördert wurden:

im Jahre	Nach den Häfen des Baltischen Meeres ausschließlich Königsberg und Danzig in Millionen Pud	Nach den Plätzen der westlichen Grenze einschließlich Königsberg und Danzig in Millionen Pud	Nach den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres in Millionen Pud
1889	101 (= 1,7 Mill. t)	52 (= 0,8 Mill. t)	142 (= 2,3 Mill. t)
1890	109 (= 1,8 „ t)	40 (= 0,6 „ t)	149 (= 2,4 „ t)
1891	98 (= 1,5 „ t)	47 (= 0,7 „ t)	131 (= 2,6 „ t)
1892	63 (= 1,0 „ t)	21 (= 0,4 „ t)	92 (= 2,5 „ t)
1893	95 (= 1,6 „ t)	36 (= 0,6 „ t)	178 (= 2,9 „ t)
1894	124 (= 2,0 „ t)	59 (= 1,0 „ t)	262 (= 4,3 „ t)
1895	123 (= 2,0 „ t)	52 (= 0,8 „ t)	230 (= 3,8 „ t)

Rechnet man für die vorstehenden Transportmengen die Verhältniszahlen aus, so findet man, daß auf die

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
	%	%	%	%	%	%	%
Baltischen Häfen	34,4	36,5	35,5	36,0	30,3	28,0	30,4
Westliche Landesgrenze	17,6	13,5	17,0	11,9	12,7	13,3	12,8
Schwarzen und Asowschen Häfen	48,0	50,0	47,5	52,1	57,0	58,7	56,8

entfallen.

Wir sehen, daß die Ausfuhr aus den Baltischen Häfen und den westlichen Landesgrenzen allmählich an Bedeutung gegenüber derjenigen der Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres einbüßte, welche jetzt bedeutend mehr als die Hälfte der ganzen Ausfuhr ausmacht.

Werden ferner für die Ausfuhrmenge und für den Innenverkehr die durchschnittlichen Entfernungen verzeichnet, die die Getreidetransporte durchlaufen haben, und die für 1 Pud, bezw. für 1 Pud und 1 Werst vereinnahmten Beträge, so zeigt sich folgendes:

Im Jahre	1 Pud hat durchschnittlich		Der Einheitssatz	
	durchlaufen Werst	gezahlt Kopeken	für 1 Pud und 1 Werst betrug Kopeken	für 1 tkm Pf.
		Ausfuhrverkehr		
1889	659	13,68	1/48	2,57
1890	635	13,27	1/48	2,57
1893	619	12,18	1/51	2,42
1894	614	12,09	1/51	2,42
1895	670	13,14	1/51	2,42
		Innenverkehr		
1889	381	9,78	1/39	3,16
1890	375	9,58	1/39	3,16
1893	420	9,30	1/45	2,74
1894	439	9,47	1/46	2,69
1895	492	10,33	1/48	2,57

Das gleiche Moment kommt auch zum Ausdruck, wenn man die gesamte Transportmenge der nach dem Getreidetarife beförderten Güter nach Gattungen zerlegt; dann findet man, daß befördert wurden

(Siehe Tabelle nächste Seite.)

Es sei noch hierzu die durchschnittliche Beförderungsstrecke und Einnahme im Jahre 1895 hinzugefügt:

(Siehe Tabelle S. 250.)

Aus den nachstehenden Zahlenangaben tritt die Thatsache deutlich hervor, daß die minderwertigen Getreidegattungen (Roggen, Hafer) gegenüber dem höherwertigen Weizen bei weitem größere Strecken zurückgelegt haben, um das Absatzgebiet zu erreichen, und wesentlich höhere Transportkosten zu tragen hatten, woraus sich ergiebt, daß die südlichen, Weizen bauenden Gebiete sich in einer erheblich günstigeren Lage bezüglich der Absatzwege befinden, sodann daß

Bestimmungsort	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstige Körnerfrüchte	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze u. s. w.	Ölkuchen, Kleie u. s. w.	Ölsamen	Zusammen
		In Tausenden Tonnen										
Ausfuhrverkehr	1889	733	1508	962	416	337	152	98	36	254	349	4 845
	1890	644	1656	811	387	255	161	106	43	251	477	4 811
	1891	687	1781	701	430	514	168	98	41	231	299	4 950
	1892	250	824	376	363	333	154	115	43	217	214	2 889
	1893	378	1372	1005	940	333	206	162	51	346	258	5 061
	1894	693	1614	1414	1109	1300	204	141	58	446	325	7 304
	1895	871	2048	1054	700	582	208	133	62	442	537	6 637
Innenverkehr	1889	352	558	582	83	84	595	452	247	97	133	3 183
	1890	297	503	554	87	89	625	412	239	72	122	3 000
	1891	659	841	590	152	183	606	361	252	88	123	3 855
	1892	739	1033	654	218	317	653	334	285	101	140	4 474
	1893	539	965	567	197	161	776	445	329	103	160	4 240
	1894	478	1119	526	255	163	981	491	380	109	203	4 705
	1895	677	955	640	149	121	1095	654	403	135	183	5 012
Überhaupt	1889	1085	2066	1543	501	421	747	550	283	351	482	8 029
	1890	961	2160	1365	474	344	786	518	282	323	599	7 812
	1891	1346	2622	1291	582	697	774	459	293	319	422	8 805
	1892	989	1857	1030	581	650	807	449	328	318	354	7 363
	1893	917	2337	1572	1137	494	982	607	380	448	418	9 302
	1894	1171	2733	1940	1364	1463	1184	632	438	555	528	12 009
	1895	1548	3003	1694	849	703	1303	787	465	577	720	11 649

Von diesen Ausfuhrmengen entfielen auf die	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstige Körnerfrüchte	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze u. s. w.	Ölkuchen, Kleie u. s. w.	Ölsamen	Zusammen
		In Tausenden Tonnen										
Baltischen Häfen	1889	232	69	808	105	38	106	88	23	79	164	1712
	1890	271	158	634	120	37	105	95	30	92	236	1778
	1891	312	122	565	88	50	118	89	26	98	131	1599
	1892	144	36	302	84	26	111	109	31	100	96	1039
	1893	127	24	716	77	44	151	154	40	136	91	1560
	1894	115	25	1127	82	91	139	136	46	163	106	2030
	1895	287	72	885	82	73	146	127	48	157	138	2016
Westliche Grenze	1889	132	217	69	93	86	8	1	4	167	66	844
	1890	86	158	53	35	69	9	1	1	153	69	635
	1891	151	204	45	43	99	10	1	3	126	68	744
	1892	36	52	16	18	55	8	1	3	110	43	342
	1893	34	36	104	61	88	7	1	2	198	48	579
	1894	74	69	146	113	228	8	1	3	268	67	977
	1895	100	129	56	48	133	9	2	3	270	99	849
Schwarz.-Asow. Häfen . .	1889	370	1222	85	219	212	38	8	9	8	119	2290
	1890	306	1339	125	231	149	47	10	12	8	172	2399
	1891	223	1455	91	306	365	41	8	12	7	99	2607
	1892	70	736	57	261	253	34	5	8	8	75	1507
	1893	217	1312	184	802	201	48	7	9	11	119	2922
	1894	504	1521	139	915	982	57	4	9	15	152	4298
	1895	484	1846	112	570	377	52	4	10	16	301	3772

	durchlaufene Werst pro 1 Pud	Einnahme		Für 1 Pud und 1 Werst	Für 1 tkm
		für 1 Pud Kop.	für 1 t Mk.	Kop.	Pf.
	im Ausfuhrverkehr				
Weizen	355	9,17	12,08	1/38	3,25
Roggen	803	14,57	19,20	1/55	2,24
Hafer	1005	17,91	23,60	1/66	2,20
Gerste	365	8,94	11,78	1/41	3,01
Mehl und Grütze	1025	17,24	22,72	1/59	2,09
Kleie, Ölkuchen	1168	19,03	25,07	1/61	2,02
	im Innenverkehr				
Weizen	339	7,50	9,88	1/45	2,74
Roggen	639	12,25	16,14	1/52	2,37
Hafer	440	9,94	13,10	1/42	2,94
Gerste	—	—	—	—	—
Mehl und Grütze	576	11,93	15,72	1/45	2,74
Kleie, Ölkuchen	303	6,51	8,58	1/47	2,63

für die Baltischen Häfen Roggen und Hafer,
„ „ westliche Grenze Kleie, Ölkuchen und Ölsamen
und „ „ südlichen Häfen Weizen
die hauptsächlichsten Ausfuhrgüter sind.

Es muß noch bemerkt werden, daß die wichtigsten Exportplätze für russisches Getreide überhaupt die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres sind. Es wurde ins Ausland über die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres ausgeführt:

Jahr	Getreide überhaupt ohne Ölsamen		darunter							
			Weizen		Gerste		Roggen		Hafer	
	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr
1893	276 060	75,3	134 870	96,6	100 632	93,2	23 557	80,0	6997	12,6
1894	434 818	68,0	181 061	88,4	140 548	91,7	66 480	82,1	7415	7,8
1895	—	—	216 601	91,4	94 908	87,9	64 812	71,5	3777	5,1
durchschnittl.	—	—	174 179	90,0	112 290	89,7	51 616	77,1	5929	8,2

Mit den Eisenbahnen aber wurden im Durchschnitt in denselben Jahren (wie aus den obigen Tabellen ersichtlich ist) an Weizen 54,5 %, an Roggen 47,4 % und an Gerste 41,3 % der gesamten Ausfuhr aus den vorgenannten Häfen befördert.

Es bleibt nur noch das Verhältnis der Ausfuhrmengen über die Häfen und die Landesgrenzen und die Ausfuhrentfernung des zum Export bestimmten Getreides zu erklären.

Es ergiebt sich z. B. für das Jahr 1895, daß von dem gesamten exportierten Getreide ausgeführt wurden

auf eine Entfernung von Werst	zu den Baltischen Häfen ausschließlich Königsberg und Danzig in Tausend Pud	zur westlichen Landesgrenze einschließlich Königsberg und Danzig in Tausend Pud	zum Schwarzen und Asowschen Meere in Tausend Pud
1— 500	13 938	10 472	178 750
501—1000	22 504	8 410	20 880
1001—1500	62 015	23 757	183
über 1500	24 462	9 155	178

Man sieht, wie ganz besonders bevorzugt die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres im Hinblick auf die Lage ihres Produktionsgebietes sind; es liegt dieses in nächster Nähe der Gestade und liefert zudem in erster Reihe das wertvolle Weizenkorn. Dem gegenüber müssen die baltischen Hafenplätze und ebenso die westliche Landesgrenze von weither ihren Bedarf an Exportgetreide heranholen, wobei dann als weitere Erschwerung noch der Umstand hinzutritt, daß hier vorzugsweise der Export von Hafer und Roggen in Frage kommt.

In Bezug auf die im inneren russischen Verkehr zum Transport gelangten Getreidemengen bemerken wir, daß befördert wurden:

auf eine Entfernung von	im Jahre 1890		im Jahre 1895	
	Mill. Pud	Prozent	Mill. Pud	Prozent
1— 400	127,3	68,1	176,8	57,8
401—1000	45,5	24,3	78,0	25,5
über 1000	14,3	7,6	51,0	16,7
	187,1	100	305,8	100

Man ersieht daraus, daß die Getreidebewegung im Binnenverkehr im Jahre 1895 gegen 1890 um 118,7 Mill. Pud zugenommen hat. Davon entfielen auf die Entfernung bis 400 Werst 49,5 Mill. Pud, d. i. 41,7 %, von 400—1000 Werst — 32,5 Mill. oder 27,4 % und auf die Entfernungen von über 1000 Werst der Rest von 36,7 Mill. Pud oder 30,9 % der ganzen Zunahme.

In dieser Weise nahm die absolute Zahl der Getreidezufuhr nach den Konsumtionsmärkten aus den benachbarten Produktionsrayons (bis 400 Werst) im Jahre 1895 zu; im Verhältnis zu den gesamten Getreidesendungen aber sank die Beförderung für kurze Entfernungen. Dagegen stieg die Getreidebeförderung in den Entfernungen über 1000 Werst auf 16,7 % gegenüber 7,6 % im Jahre 1890. Diese Erscheinung läßt sich aus der besonderen Bildung der Tarife von 1893 erklären. In den Tarifen von 1893 versuchte die Regierung, wie schon früher erwähnt wurde, die centralen landwirtschaftlichen Gouvernements von der Konkurrenz der entlegenen Gebiete zu entlasten, indem man annahm, daß dieselben durch die Erniedrigung der Transportpreise auf kurze Entfernungen die Möglichkeit erhalten würden, unter guten Tarifverhältnissen die benachbarten inneren Märkte mit Getreide zu versehen.

Die statistischen Daten über die Getreidebewegung bestätigen teilweise diese theoretische Voraussetzung. Sie zeigen uns, daß die Getreidetransporte von den äußeren, entlegenen Gebieten bei diesem Staffeltarife über die inneren Gouvernements nach den westlichen Gebieten gleichsam weitergeschoben werden, indem die inneren Märkte, besonders die Stadt Moskau und ihr Rayon — dieser wichtigste Konsumtionsmarkt — den inneren Gebieten überlassen bleiben.

Von den 35 497 Tauf. Pud Getreide aller Art empfing Moskau im Jahre 1895 nur 2268 Tauf. Pud aus der Entfernung von mehr als 1000 Werst. Die entlegenen Gouvernements (Orenburg, Ufa, Samara, Uralgebiet) lieferten 1067 Tauf. Pud, also nur 3 %, dagegen die centralen Gouvernements (Kursk, Orel, Tula, Woronesh, Tambow, Rjäsan, Pensa) 25 490 Tauf. Pud, was 71,8 % der ganzen Versorgung Moskaus ausmacht.

Was aber die polnischen und westlichen Gouvernements anbelangt, so trug der Binnentarif von 1893 im Gegenteil zur Vermehrung der Zufuhr von Gebieten aus den entlegenen Gegenden bei. So z. B. versorgten die Stadt Warschau mit verschiedenen Getreidegattungen in den Jahren 1890 und 1895 folgende Gouvernements[1]:

Hafer	Tausend Pud 1890	Tausend Pud 1895
Polnische Gouvernements	108	156
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements (Orel, Tambow, Tula, Kursk u. Tschernichow)	1583	2717
Westliche Gouvernements (Mohilew und Minsk)	339	54
Mittelschwarzerde-Gouvernements (Poltawa, Charkow u. Woronesh)	37	314
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	—	86

[1] Journal des Tarifkomitees im Jahre 1896/97. Petersburg 1897 S. 74.

	Tausend Pud 1890	1895
Roggen		
Polnische Gouvernements	321	680
Nördliche Schwarzerde-Gouv. (Orel, Tula, Tambow und Kursk)	560	610
Westliche Gouvernements (Minsk, Mohilew und Grodno)	707	—
Mittelscharzerde-Gouvernements (Poltawa, Woronesh)	52	64
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	—	84
Industrie-Gouvernements (Smolensk)	68	—
Östliche und Nordöstliche Gouv. (Samara, Saratow und Nishny)	—	500
Weizen		
Polnische Gouvernements	169	278
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	29	76
Roggenmehl		
Polnische Gouvernements	43	98
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	31	43
Weizenmehl		
Polnische Gouvernements	985	552
Südliche Steppen-Gouv. (Cherson, Bessarabien und Jekaterinoslaw)	331	1349
Südwestliche Gouvernements (Kiew, Podolien und Wolhynien)	215	550
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements (Poltawa)	283	131

Es wurde im Jahre 1895 zugeführt:

auf eine Entfernung von	Getreide überhaupt	darunter Weizen	Roggen	Hafer	Mehl u. Grütze
	in Tausend Pud				
	nach Warschau				
1— 300 Werst	2 483	286	689	158	802
301— 700 „	222	2	4	55	74
701—1000 „	1 778	107	108	590	822
1000—2000 „	5 631	23	1030	2 677	1 772
über 2000 „	247	—	69	6	169
Zusammen	10 361	418	1900	3 486	3 639
Jedes Pud durchschnittl. Werst	930	365	1009	1 092	918
Jedes Pud zahlte Kopeken	16,53	7,76	16,13	19,57	16,66
d. h. für das Pud u. Werst	$^1/_{56}$	$^1/_{47}$	$^1/_{62}$	$^1/_{56}$	$^1/_{55}$
	nach Moskau				
1— 300 Werst	11 934	51	155	8 551	2 709
301— 700 „	18 741	341	1287	5 753	10 346
701—1000 „	2 554	868	5	51	1 060
1000—2000 „	2 268	453	3	57	1 332
über 2000 „	—	—	—	—	—
Zusammen	35 497	1713	1450	14 412	15 447
Jedes Pud durchschnittl. Werst	460	867	459	299	533
Jedes Pud zahlte Kopeken	10,91	16,85	11,24	8,34	12,20
d. h. für das Pud u. Werst	$^1/_{42}$	$^1/_{51}$	$^1/_{41}$	$^1/_{36}$	$^1/_{44}$

Aus diesen Zahlen ersehen wir, daß die vorherrschende Stelle auf dem Warschauer Getreidemarkt gar nicht den polnischen und nächstgelegenen Gouvernements zufällt, sondern den Gebieten der nördlichen und mittelschwarzerdigen, den südwestlichen, südlichen, ja selbst den östlichen Gouvernements. Die Versorgung dieses Marktes aus den entlegenen Gebieten nahm in der letzten Zeit immer mehr zu. Die polnischen Gouvernements bewahrten ihren früheren Zustand nur bei der Zufuhr des Weizens und Roggenmehls, deren Bahnzufuhr nach Warschau unbedeutend ist. Bei der Zufuhr der anderen Getreidegattungen, wie Hafer, Roggen und besonders Weizenmehl, haben die polnischen und nächstgelegenen westlichen Gouvernements den vorgenannten Gouvernements ganz den Platz abgetreten.

Die oben geschilderten Erwägungen können wir auch in der Tabelle X bestätigt finden, woselbst die Getreidebewegung im Jahre 1895 nach Versand- und Bestimmungsrayons dargestellt ist.

Aus früheren Tabellen haben wir schon gesehen, daß unter allen hierher gehörigen Waren die Beförderung von Mehl im Binnenverkehr am meisten, besonders in der letzten Zeit zugenommen hat. Diese Erscheinung müssen wir auch insbesondere dem Tarif von 1893 zuschreiben. Es lohnt darum, sie näher zu betrachten. In der Beratung von 1893 wurde beschlossen, Mehl nach denselben Sätzen wie Getreide zu befördern[1]. Da das Mehl an sich selbst bei gleichem Gewicht ein wertvolleres Produkt als Getreide darstellt — aus 100 kg Weizen bekommt man ungefähr 75 kg Mehl —, so ist, bei gleichen Tarifen auf Getreide und Mehl, die Beförderung von Mehl vorteilhafter.

Die nachfolgenden statistischen Daten zeigen, was für einen Anstoß der Tarif von 1893 zur Entwicklung der Beförderung von Mühlenprodukten auf den Eisenbahnen gegeben hat. Es wurden überhaupt Mehl und Graupen befördert:

---

[1] Früher, als die Tarife durch die Eisenbahnen selbst festgestellt wurden, stand der Tarif für Mehl nicht in festbestimmter Beziehung zum Tarif für Getreide: so z. B. waren die Sätze für Mehl auf den Bahnen hinter Moskau höher als für Korn; auf den Bahnen in der Mitte Rußlands hatte Mehl dieselben Sätze wie Getreide, und auf den südwestlichen Bahnen waren die Sätze für Mehl niedriger als für Getreide. Im Jahre 1888 wurde von dem Rat für Eisenbahnangelegenheiten festgesetzt, daß der Tarif für Mehl nicht um mehr als 15 Rubel für Weizenmehl und 6 Rubel für Roggenmehl für eine Wagenladung den Tarif für Getreide übersteigen soll. Im Tarif von 1889 wurden die Sätze für Mehl in demselben Verhältnisse zum Getreidetarife wie im Jahre 1888 festgesetzt.

Tabelle X. **Tabellarischer Nachweis über die Verteilung der Transporte von Getreide u. s. w.**

in Tausenden Pud nach Versand und Bestimmungsgebieten im Jahre 1895.

Von Versandgebieten / Nach Bestimmungsgebieten	1. Südliche Steppen-Gouvernements	2. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	3. Östliche und nordöstliche Gouvernements	4. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	5. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	6. Südwestliche Gouvernements	7. Polen	8. Baltische Gouvernements	9. Nördliche Gouvernements	10. Westliche Gouvernements	11. Industrie-Gouvernements	12. Nordwestliche Gouvernements	13. Kaukasien und Westsibirien	Ausländische Eisenbahnstationen	überhaupt
1. Südliche Steppen-Gouvernements	152 393	4 114	1 660	1 069	85	2 692	3 336	3 881	24	1 994	2 933	1 428	263	3 164	179 037
2. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	2 592	21 883	376	965	24	1 336	8 428	39 087	12	4 713	43 416	17 913	—	6 171	146 916
3. Östliche u. nordöstliche Gouvernements	34	5 523	21 763	—	324	17	2 008	11 626	28	652	8 142	20 601	22	833	71 573
4. Mittel- und Schwarzerde-Gouvernements	13 529	4 994	81	9 241	115	514	3 528	4 446	138	5 018	2 981	1 500	11	5 863	51 948
5. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	—	34	—	—	10 086	—	274	64	31	64	9 300	2 481	—	—	22 345
6. Südwestliche Gouvernements	21 233	259	—	5	—	5 712	6 754	295	—	2 110	24	495	—	18 333	55 220
7. Polen	—	—	59	—	—	31	9 004	—	—	376	129	681	—	1 669	11 949
8. Baltische Gouvernements	—	—	—	—	—	—	—	6 722	—	26	27	427	—	8	7 210
9. Nördliche Gouvernements	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	12	—	—	—	26
10. Westliche Gouvernements	—	106	8	—	—	—	498	5 268	—	2 431	571	516	—	886	10 284
11. Industrie-Gouvernements	—	265	28	—	102	—	860	1 708	3 890	19	12 547	18 550	—	145	38 114
12. Nordwestl. Gouvernements	—	—	10	—	—	—	—	227	—	—	34	3 010	—	—	3 281
13. Kaukasien und Westsibirien	11 469	1 210	1 714	29	3 162	—	192	214	—	201	1 992	386	41 869	130	62 985
	201 251	38 388	25 699	11 309	13 898	10 302	34 882	73 538	4 137	17 604	82 108	67 988	42 165	37 202	660 888

	Tausend Pud	Beförderung v. 1889 als 100 genommen
in dem Jahre 1889	96 357	100,0
" " " 1890	96 653	100,5
" " " 1891	93 090	96,6
" " " 1892	96,567	100,4
" " " 1893	120 647	125,2
" " " 1894	137 494	142,7
" " " 1895	155 798	161,7

Dieser große Zuwachs der Mühlenprodukte findet seit 1893 am meisten in den Gebieten der südlichen Steppen, der östlichen und nordöstlichen, der Mittelschwarzerde- und der südwestlichen Gouvernements statt. Die wichtigsten Stationen dieser Rayons versandten an Weizenmehl:

Gebiete	im Jahre 1893	im Jahre 1895	im Jahre 1895 mehr als im Jahre 1893 auf %
	in Tausend Pud		
Östliche und Nordöstliche . .	10 424	16 227	56
Südliche Steppen	10 156	14 683	45
Mittelschwarzerde	7 176	11 586	61
Nördliche Schwarzerde . . .	8 870	10 827	22
Südwestliche	3 782	6 066	60

Diese Bevorzugung der Mehlbeförderung wurde in der Durchsicht von 1893 nicht zufällig, sondern mit Absicht geschaffen, um den Landwirten durch die Entwicklung der Mühlenindustrie zu helfen. Infolge der gegenwärtigen Organisation der Tarife für Mehl und Getreide hat sich erwiesen, daß das Mahlgewerbe sich am meisten in den Produktionsorten entwickeln kann, weil es vorteilhafter ist, Mehl, besonders von feinerer Sorte, auf der Eisenbahn abzusetzen, als Korn zu versenden.

Auf der Basis dieser Tarife haben sich die Großmühlenbetriebe mit dem Charakter rein industrieller Unternehmungen in letzter Zeit in den südlichen und östlichen Gebieten Rußlands, wo Weizen am meisten produziert wird, am stärksten entwickelt; mittlere und besonders kleine Mühlen, die als eine Unterstützung der Landwirtschaft wünschenswert waren, fangen an zu verschwinden angesichts der Unmöglichkeit, die Konkurrenz mit den großen Betrieben auszuhalten. Viele Landwirte, die in der Beratung von 1896 sich hören ließen[1], klagen jedoch, daß dieser Tarif nicht jenen Zweck erreicht habe, welchen man ins Auge gefaßt hätte, d. h. er habe in Wirklichkeit

[1] Journal der Beratung wegen Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1896. Petersburg 1896.

die Mühlenindustrie nicht bei den Landbesitzern entwickelt, sondern er habe die Produktion örtlich verändert: einige Mühlen kamen in Verfall oder verschwanden, während in anderen Orten neue auftauchten. Aus den statistischen Angaben der Mehlbewegung haben wir schon gesehen, wie die Mehlsendungen auf den Eisenbahnen sich entwickelten. Das Mehl wurde in den letzten Zeiten nach solchen Orten geleitet, wohin früher keine Beförderungen stattfanden, oder es verstärkte sich die Beförderung dort, wo sie früher unbedeutend war. Die Mehlbewegung wuchs im Binnenverkehr besonders auf weitere Entfernungen zum Schrecken der westlich wohnenden Müller und Landwirte. Die große Bevorzugung der Mehlsendungen rief den Zufluß der Mühlenerzeugnisse aus den entlegensten Gebieten in den westlichen, baltischen und besonders polnischen Gouvernements hervor und machte hier nicht nur den lokalen Mühlen Konkurrenz, sondern übte noch einen schweren Druck auf die Getreidepreise aus. Alle Bemühungen der Regierung (in Form der Tarifermäßigung), russisches Mehl zur Ausfuhr zu bringen und auf dem europäischen Markt konkurrenzfähig zu machen, sind bisher ohne besonderen Erfolg gewesen. Die nachfolgenden statistischen Angaben über die Mehl- und Graupenausfuhr bestätigen das eben Dargelegte:

im Jahre	Ins Ausland ausgeführt			Mit den Eisenbahnen befördert	
	insgesamt	über die europäische Grenze	nach Finnland	bis zu den Häfen u. zur westl. Grenze	im Inlandverkehr
	in Tausend Pud				
1885	10 878	5899	4162	—	—
1886	9 299	4227	4201	—	—
1887	10 673	5087	3863	—	—
1888	11 505	6232	4849	21 380	—
1889	9 121	4391	4163	17 455	78 902
1890	8 293	3979	3384	18 935	77 718
1891	7 446	3611	2976	18 756	74 334
1892	7 075	1200	5450	19 012	77 555
1893	8 769	2778	5761	25 538	95 109
1894	9 259	3259	5509	24 593	112 901
1895	9 045	3359	5083	24 580	131 218
1896	8 346	3512	4834	—	—

Die Ziffern zeigen deutlich, daß die Tarifvergünstigungen nicht zur erwünschten Förderung der Mehlausfuhr geführt haben. Die Mehlausfuhr ist zurückgegangen, trotzdem in den letzten Jahren das rein industrielle Müllereiwesen, in Gestalt kapitalkräftiger Unternehmen, sich in Rußland stark entwickelt hat. Man müßte glauben, daß solche Müllereibetriebe

vermöge ihrer technischen und finanziellen Leistungsfähigkeit am meisten geeignet wären, die ausländischen Märkte zu erobern, aber thatsächlich richtete sich ihre Produktion auf die Versorgung der inländischen Märkte.

Nach der Meinung des Herrn Szostak[1], Vertreters des Departements für Handel und Gewerbe im Kongreß zur Beratung der Getreidetarife im Jahre 1896, haben die Mehlhändler und Müller in London, wohin das Mehl in erster Linie versandt wurde, stets mit einem Verlust von ungefähr 40 Kop. das Pud gearbeitet, und sahen sich infolgedessen veranlaßt, ihre Thätigkeit auf das Inland auszudehnen. So lange nun, meint Szostak, die Preise des russischen Mehls mit Beförderungskosten nicht bis zum Niveau der in London erzielten Preise sinken werden, so lange kann man nicht hoffen, daß der Mehlexport sich entwickeln werde.

Es scheint, daß die Hauptursachen des Mißerfolges der russischen Mühlen deren schlechte Technik und hierdurch verursachte kostspielige Produktion, ferner die Kostspieligkeit des Brennmaterials, sowie der Maschinen und besonders die schwierige Beschaffung der Kapitalien sind.

Wenngleich es zu weit führen würde, im einzelnen die in jedem Gouvernement oder Gebiete angebauten Getreidegattungen u. s. w. zu verfolgen, so sei doch wenigstens eine Verteilung der Zahlen der drei Hauptgruppen (Rayon der Schwarzen Erde, ohne Schwarze Erde und Westsibirien) vorgenommen, um daraus im großen und ganzen die Produktionsgebiete für die wichtigsten Getreidegattungen, Mehl u. s. w. im Zeitraum von 1893—1895 zu erkennen (siehe Tabelle XI).

Die frühere Tabelle X[2] belehrt uns über die Verteilung der Getreidetransporte nach Versand- und Bestimmungsgebieten im Jahre 1895.

Aus diesen wenigen Zahlenangaben, die den gesammelten Materialien zur Beurteilung der Lage der Landwirtschaft entnommen worden sind, wird soviel erkannt werden können, daß die zur Beförderung gelangten Mengen sehr bedeutend angewachsen sind; daß der Ausfuhrverkehr mit Rücksicht auf den Umstand, daß die diesen Verkehr nachweisenden Zahlen auch den Verbrauch in den Grenzgebieten umfassen, mindestens dem inneren Verkehre gleich ist; daß als Ausfuhrhäfen in erster Reihe die des Schwarzen und Asowschen Meeres, nächst diesen die Häfen des Baltischen Meeres und in letzter Reihe die westliche Landesgrenze in Betracht kommen; endlich, daß die wichtigsten Produktionsgebiete sich in den Gouvernements mit schwarzer Erde befinden, von wo aus die hauptsächlichste Versorgung sowohl der inneren, als auch der Ausfuhrmärkte stattfindet.

---

[1] Journal der Beratung ꝛc. S. 63—64.

[2] Vgl. S. 255.

Jahr	Es wurden versandt in Millionen Pud[1]: Getreide überhaupt	%	Darunter: Weizen	Roggen	Hafer	Mehl überhaupt	%	Darunter: Weizen-Mehl	Roggen-Mehl	Kleie, Kuchen, Aussiebsel	%	Darunter: Kleie	Kuchen	Öl-samen	%
I. Rayons mit schwarzer Erde															
1893	292	72	96	42	75	83	21	40	26	17	4	12	5	14	3
1894	438	76	125	63	98	99	17	52	27	24	4	17	7	18	3
1895	385	70	141	87	84	115	21	59	35	25	5	18	7	25	4
II. Rayons ohne schwarze Erd															
1893	89	61	40	13	21	34	24	16	12	10	7	6	4	11	8
1894	81	58	36	8	20	35	25	16	12	10	7	6	4	13	10
1895	79	54	36	8	19	37	26	18	13	10	7	6	4	19	13
III. Westsibirien															
1893	5	90	5	0	0	0	7	0	0	0	0	—	0	0	3
1894	4	91	4	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	4
1895	5	86	5	0	0	1	11	0	0	0	0	0	—	0	3

I. Rayons mit schwarzer Erde bestanden aus dem a) Südlichen Steppen-Gebiete (Bessarabien, Cherson, Taurien, Ekaterinoslaw und Dongebiet), b) Nördlichen Schwarzerde (Tschernigow, Orel, Kursk, Tula, Tambow, Rjäsan und Pensa), c) Östlichen und Nordöstlichen (Kasan, Simbirsk, Samara, Saratow, Ufa und Orenburg), d) Mittel-Schwarzerde (Poltawa, Charkow und Woronesh), e) Südwestlichen (Kiew, Podolien und Wolynien).

II. Rayons ohne schwarze Erde bestanden aus dem Gebiete: a) Mittel und Transwolga (Nishni-Nowgorod, Kostroma, Wiatka und Perm), b) Nördlichen (Archangelsk, Wologda und Olonetzk), c) Industrie (Moskau, Twer, Wladimir, Jaroslaw, Kaluga und Smolensk), d) Westlichen (Kowno, Grodno, Wilno, Minsk, Witebsk und Mohylew), e) Baltischen (Livland, Kurland und Estland), f) Polen, g) Kaukasien (Kuban, Ter, Stawropol).

III. Westsibirien bestand aus den Gouvernements Uralsk und Tobolsk.

[1] Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russ. Eisenbahnen im Jahre 1896, Petersburg 1896.

§ 3. Zweifellos entstand die jetzige Krisis nicht nur infolge der Tarife; die Ursachen derselben liegen viel weiter zurück und stehen in mannigfacher Hinsicht in Verbindung mit der Lage des Weltmarktes. Als wahre Ursachen des Niedergangs der Getreidepreise kann man hauptsächlich anführen[1]: Die Vermehrung und Verbilligung der Getreideerzeugung durch Ausdehnung der Anbauflächen und Fortschreiten der Technik, sowie die Vermehrung der Beförderungsmittel und -gelegenheiten und die Verbilligung ihrer Benützung.

Es kann nicht in den Rahmen vorliegender Arbeit fallen, alle diese Ursachen zu erörtern, deshalb behandle ich nur die Frage, in welchem Maße die russischen Getreidetarife zu dem allgemeinen Sinken der Getreidepreise beitrugen.

Das Getreide mußte bei seinem Erscheinen auf dem Weltmarkt (London) Beförderungskosten dreifacher Art tragen:

1) für die Beförderung per Achse bis zur Versandstation der Eisenbahnen oder zu den Häfen der Binnenwasserstraßen;
2) für den Transport von den genannten Stationen oder Häfen bis zu den Ausfuhrhäfen;
3) für die Beförderung zur See von den letzteren Punkten zu den Häfen Englands oder des Kontinents.

In Ermangelung sicherer Materialien bezüglich des Transportes per Achse werde ich hauptsächlich Frachten der zweiten und dritten Art behandeln.

Der Bau neuer Eisenbahnlinien und der verbesserte Verkehr unter Berücksichtigung der Tarifherabsetzungen auf schon bestandenen Bahnen in den letzten 15—20 Jahren sind wertvolle Anhaltspunkte bei der Berechnung der Transportkosten. Der Übergang von der Beförderung per Achse zu Eisenbahntransporten erbrachte anfangs und erbringt noch jetzt bedeutende Ersparnisse an den Transportkosten, selbst unter Außerachtlassung des Umstandes, daß die Getreidetarife in den ersten Zeiten des Eisenbahnbaues, wie schon oben bewiesen, sehr hoch festgesetzt wurden.

Wenn man die Kosten der Beförderung per Achse nur gleich $^1/_6$—$^1/_8$ Kop. per 1 Pud und 1 Werst (= 20,6 Pf. bis 15,4 Pf. pro tkm) für kurze Entfernungen, $^1/_{10}$ Kop. pro Pudwerst (12 Pf. pro tkm) für weitere Entfernungen[2] und die Eisenbahntarife $^1/_{24}$ Kop. (= 5 Pf. pro tkm) berechnet, so muß sich in diesem Falle der Eisenbahntransport billiger als

---

[1] Soetbeer: Conrads Jahrbücher für Nationalök. u. Stat. III. Folge 11. Bd. (1896) S. 865.

[2] Materialien zur Durchsicht der russ. Eisenbahnen im Jahre 1893. Heft 5.

der Transport per Achse, etwa um 8—12 Kop. per Pud auf den Strecken von 100 Werst (oder 10 bis $15^1/_2$ Mark pro Tonne auf 100 km) stellen.

Der Unterschied zwischen den Transporten auf weitere Entfernungen ist so groß, daß die Beförderung erst durch die Eisenbahnen überhaupt ermöglicht wurde.

Auch auf dem Wege der Herabsetzung der Tarife gelangt man in dieser Hinsicht zu bedeutenden Resultaten. Wie schon oben erwähnt, zahlte man in früheren Zeiten für die Beförderung von Getreide $^1/_{24}$ Kop. pro Pudwerst (= 5,14 Pf. pro tkm) ohne alle prozentuale Streckenermäßigung; nach dem Tarif im Jahre 1895 betrug bei den durchschnittlichen Entfernungen von 670 Werst (717 km) der Einheitssatz für 1 Pud und 1 Werst $^1/_{61}$ Kop. (= 2,42 Pf. per tkm), also macht der Unterschied auf einer Strecke von 717 km 19,50 Mk. pro Tonne aus.

In Wirklichkeit ist die Verbilligung der Transporte für die baltischen Häfen und die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres sehr verschieden.

Die durchschnittlichen Einheitssätze für 1 Pud und 1 Werst bei der Beförderung von Getreide zu den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres sind folgende:

Nach	wenn 1 Pud durchschnittlich		die Einheitssätze	
	durchlaufen hat Werst	gezahlt hat Kopeken	für 1 Pud und 1 Werst betragen hat Kopeken	pro Tonnenkilometer in Pf.
Odessa	279	8,15	$^1/_{34}$	3,63
Nikolajew	257	7,65	$^1/_{34}$	3,63
Sewastopol	434	8,92	$^1/_{49}$	2,52
Feodossia	192	5,27	$^1/_{36}$	3,44
Genitschesk	101	3,70	$^1/_{27}$	4,57
Mariupol	203	7,25	$^1/_{28}$	4,41
Taganrog	207	6,90	$^1/_{30}$	4,11
Rostow	246	8,16	$^1/_{30}$	4,11
Noworossijsk	347	10,91	$^1/_{32}$	3,85
Durchschnittlich	252 (270 km)	7,43	$^1/_{33}$	3,74

Infolge der durchschnittlichen geringen Transportlänge der Getreidefrachten kann hier die Erniedrigung der Tarife nicht bedeutend sein.

Ein sicheres Material über die Erniedrigung für eine gegebene Periode besitzen wir nicht, doch gewinnen wir ein ungefähres Urteil, wenn wir die oben bezeichneten durchschnittlichen Einheitssätze für das Pudwerst mit den

sogenannten Maximalsätzen vergleichen, nach welchen anfangs in den meisten Fällen das Getreide gefahren wurde. Diese Sätze betrugen 1/24 Kop. für Getreide und 1/18 Kop. für Ölsamen pro Pudwerst, und im Vergleich mit diesen Sätzen sind die gegenwärtigen Tarife bei der durchschnittlichen Entfernung von 252 Werst niedriger: um 2—3 Kop. [2,60—4 Mk. pro Tonne] für Getreide und bis 5 Kop. [6,60 Mk. pro Tonne] für Ölsamen.

Eine weit größere Verbilligung kann man konstatieren für die landwirtschaftlichen Rayons, welche das Getreide nach baltischen Häfen versenden.

Nach den Materialien von 1895 hat ein Pud Getreide durchschnittlich durchlaufen:

Nach	ein Pud hat durchschnittlich durchlaufen in Werst	ein Pud hat durchschnittlich gezahlt in Kop.	die Einheitssätze für 1 Pud und 1 Werst betragen hat in Kop.	die Einheitssätze für Tonnenkilometer in Pf.
Petersburg	1053	17,71	1/60	2,09
Reval	1394	21,95	1/64	1,93
Riga	1048	17,61	1/60	2,06
Libau	1231	20,56	1/60	2,06
Königsberg	1153	19,41	1/60	2,09
Danzig	1250	20,00	1/63	1,96
Durchschnittlich	1188 (1271 km)	19,54	1/61	2,02

Die Feststellung der hiermit zu vergleichenden Kosten für frühere Zeiten ist sehr schwierig. Dies ergiebt sich nicht nur infolge der Schwierigkeit, das ganze Tarifmaterial aus entfernten Jahren zu sammeln, sondern auch infolge des allgemeinen Charakters des Tarifwesens auf den russischen Eisenbahnen bis zum Übergange der letzteren unter die Aufsicht und die Leitung des Staates. Jede Eisenbahn stellte selbständig für sich die Tarife fest, es gab weder eine allgemeine Tarifformel, noch gab es Tarifschemas für die Eisenbahnen. Die Tarife der verschiedenen Verkehrsrichtungen standen in keinem ständigen, näher bezeichneten Verhältnisse zu einander, so daß die für eine Verkehrsrichtung festgesetzten Materialien keinen hinreichenden Grund für die Entscheidung der allgemeinen Lage der Dinge darstellen konnten; dabei wurden in Ermangelung direkter Tarife die gesamten Transportpreise nach der Summe der Beförderungskosten der einzelnen Bahnen berechnet.

Die folgenden offiziellen Mitteilungen entnahm ich aus der Zeitschrift des Finanzministeriums „Russische Ökonomische Rundschau“[1], namentlich

[1] 1897 Monat September S. 172—79.

für die Zeit vom Ende der siebziger Jahre bis zur Gegenwart, von den wichtigsten Stationen der verschiedenen Produktionsgebiete nach Libau, Petersburg und Riga (siehe Tabelle XII). Dieses Material umfaßt eine bedeutende Zahl der in den fruchtbarsten Rayons gelegenen Stationen, welche das Getreide nach den Häfen des Baltischen Meeres verschicken, und führt zum endgültigen Schlusse, daß vom Ende der siebziger und Anfange der achtziger Jahre bis zur Gegenwart eine stufenmäßige Erniedrigung der Getreidetarife in dieser Hinsicht eingetreten ist.

Für die nördlichen Schwarzerdegebiete beschränkte sich die Erniedrigung z. B. nach Libau in seltenen Fällen auf 3—4 Kop., durchschnittlich belief sie sich auf 7—8 Kop. für 1 Pud (oder Mark 9,2—10,5 für 1 Tonne). Für die weiter entlegenen Gouvernements war die Herabsetzung noch stärker, namentlich für Saratow, Samara, Poltawa, Tambow, auf 12—16 Kop. für 1 Pud (15,8—21,1 Mk. per Tonne), für Orenburg sogar 17,2 Kop. (22,66 Mk. per Tonne). Bei der Betrachtung dieser Tabelle darf man nicht unterlassen, auf die allgemeine Bewegung der Getreidetarife für die ganze Periode aufmerksam zu machen.

Zunächst tritt die Ermäßigung um so deutlicher hervor, je weiter entfernt die Gebiete liegen; die zweite Eigentümlichkeit ist die, daß die stufenmäßige Erniedrigung für einige Stationen im Jahre 1887 aufhört, die im nächsten Jahre eingeführten Tarife aber erscheinen immer höher. Für einige Stationen war die Erhöhung so groß, daß sogar die gegenwärtigen Frachtsätze höher blieben als die im Jahre 1887. Die Ursache dieser außerordentlichen Erniedrigung der Tarife im Jahre 1887 wurde bereits früher erklärt.

An die Erörterung über die Gestaltung der Eisenbahnfrachtsätze lassen sich zweckmäßigerweise noch einige kurze Bemerkungen über die Entwicklung der Frachten auf den Wasserstraßen und auf See anknüpfen.

Allerdings hat Rußland eine große Anzahl schiffbarer Wasserläufe, die in der That einen beträchtlichen Teil des Gesamttransportes an Gütern übernehmen.

Es ist auf den sämtlichen Flüssen des europäischen Rußlands befördert worden, in Tausenden Tonnen:

	1876[1]	1882	1886	1890	1895	1896	1897
Getreide[2] . .	1368	1347	1955	1734	3007	2822	2991
Mehl	602	375	690	530	724	847	821

[1] Die Zahlen sind der offiziellen Ausgabe des statistischen Sammelwerkes des Ministeriums der Verkehrsanstalten entnommen.

[2] Roggen, Weizen, Hafer und Gerste.

Tabelle XII. Die Eisenbahnfrachtsätze

Gebiete	Gouvernements	Eisenbahnlinien	Von Versandstation	Entfernung Werst
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Solntzewo	1306
	=	=	Bielgorod	1404
	=	Kursk-Woronesh	Kursk	1253
	=	=	Lgow	1184
	Tambow	Südost	Grjäsi	1391
	=	=	Borissoglebsk	1590
	Tula	=	Werchowje	1192
	Orel	=	Jeletz	1293
	=	Orel-Riga	Orel	1106
	Pensa	Sysran-Wjasjäm.	Pensa	1750
	=	=	Baschkakowo	1592
	Tambow	=	Morschansk	1499
	Tula	=	Tula	1190
	Rjäsan	=	Rjäsk	1335
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	1879
	=	=	Ekaterinowka	1741
	Simbirsk	Sysran-Wjasjäm.	Kusnetzk	1863
	Samara	Samara-Slatoust	Samara	2115
	=	=	Sorotschinskaja	2349
	Orenburg	=	Orenburg	2508
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Poltawa	Charkow-Nikolajew	Poltawa	1389
	=	=	Krementschuk	1208
	Charkow	=	Charkow	1336
	Woronesh	Südost	Woronesh	1482
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Orel	Orel-Riga	Orel	936
	=	Südost	Jeletz	1223
	Tambow	=	Tambow	1353
	=	=	Borissoglebsk	1420
	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Kursk	1083
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Samara	Samara-Slatoust	Samara	1945
	Orenburg	=	Orenburg	2338
	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	1709
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Woronesh	Südost	Woronesh	1312

(einschl. Nebengebühren) für Getreide.

Nach Libau										
für ein Pud in Kopeken										
1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884		1885	
27,09	—	28,63	—	26,58	—	—	24,75	25,69	23,38	27,19
31,17	—	32,71	—	30,66	—	—	28,83	27,19	26,45	27,19
—	29,50	31,35	—	—	—	—	26,01	24,61	20,89	26,01
—	28,49	26,01	—	—	—	—	26,01	27,00	25,60	26,01
—	—	32,13	—	31,54	—	31,49	31,49		31,49	
—	—	37,65	—	37,10	—	34,56	31,57	33,47	—	
—	—	28,79	—	29,42	—	27,96	27,96		27,96	
—	—	30,36	—	29,68	—	29,68	28,53		27,57	
—	—	24,45	—	25 67	—	24,14	23,91		24,17	
—	—	36,47	—	36,85	35,34	35,59	33,56		35,54	
—	—	35,39	—	36,21	35,07	33,83	31,86		31,86	
—	—	—	33,35	34,81	33,34	32,61	30,65	33,44	31,76	33,67
—	—	—	27,93	26,34	—	25,56	25,56		24,04	
—	—	—	29,38	29,38	—	27,76	27,76		27,76	
—	—	—	40,40	40,40	39,60	38,96	38,96		36,00	
—	—	—	38,72	38,72	38,68	37,18	35,21	37,23	35,61	
—	—	—	38,06	37,57	36,45	36,70	36,70		36,70	
—	—	—	—	42,57	41,51	41,72	41,72		38,27	
—	—	—	—	47,79	46,73	46,88	47,14		44,11	
—	—	—	—	50,67	49,61	49,76	49,76		47,78	50,81
—	—	—	—	35,06	—	33,76	33,76		31,10	
—	—	—	—	38,65	—	—	33,71		31,71	
—	—	—	—	34,32	—	30,46	30,46		—	
—	—	—	—	—	—	—	32,61		32,44	

Nach Riga									Eingetretene Frachtermäßigungen im Jahre 1899 gegen
für ein Pud in Kopeken									
1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889-93	1893-97	1897-99	1883
21,67	21,67	21,67	21,67	19,45	21,64	21,57	19,56	18,94	2,73
25,99	26,04	26,04	26,04	22,29	23,36	23,32	21,38	21,18	4,81
34,82	34,62	33,75	33,75	28,89	27,51	25,25	23,27	23,17	11,65
31,13	31,13	31,13	31,13	28,95	28,92	26,97	23,82	23,75	7,38
21,79	23,61	24,89	21,84	19,15	22,68	21,57	21,05	20,71	1,08
40,01	38,27	38,49	38,49	33,57	27,70	26,98	28,12	28,30	11,71
47,87	48,09	48,09	48,09	45,85	36,10	32,81	31,34	31,71	16,16
36,39	36,51	36,19	36,19	30,57	27,75	26,92	26,19	26,25	10,14
30,11	30,11	30,36	30,36	27,17	27,51	25,96	22,93	22,81	7,30

Tabelle XII.

Gebiete	Gouvernements	Eisenbahnlinien	Von Versandstation	Entfernung Werst
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Solnzewo	1306
	"	"	Bielgorod	1404
	"	Kursk-Woronesh	Kursk	1253
	"	"	Lgow	1184
	Tambow	Südost	Grjäsi	1391
	"	"	Borissoglebsk	1590
	Tula	"	Werchowje	1192
	Orel	"	Jeletz	1293
	"	Orel-Riga	Orel	1106
	Pensa	Syzran-Wjasjäm.	Pensa	1750
	"	"	Baschkakowo	1592
	Tambow	"	Morschansk	1499
	Tula	"	Tula	1190
	Rjäsan	"	Rjäshsk	1335
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	1879
	"	"	Ekaterinowka	1741
	Simbirsk	Syzran-Wjasjäm.	Kusnetzk	1863
	Samara	Samara-Slatoust	Samara	2115
	"	"	Sorotschinskaja	2349
	Orenburg	"	Orenburg	2508
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Poltawa	Charkow-Nikolajew	Poltawa	1389
	"	"	Krementschuk	1208
	Charkow	"	Charkow	1336
	Woronesh	Südost	Woronesh	1482
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Orel	Orel-Riga	Orel	—
	"	Südost	Jeletz	—
	Tambow	"	Tambow	—
	"	"	Borissoglebsk	—
	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Kursk	—
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Samara	Samara-Slatoust	Samara	—
	Orenburg	"	Orenburg	—
	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	—
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Woronesh	Südost	Woronesh	—

[1] Tarifsammlung von 1897.

(Fortsetzung.)

Nach Libau — Für ein Pud in Kopeken: 1886	1887	1888	1889–93	1893–97	1897–99[1]	Eingetretene Frachtermäßigungen einschl. Nebengebühren in Kopeken für ein Pud im Jahre 1899 gegen: 1877	1878	1879	1880	1881
24,26	17,79	24,54	23,04	22,78	22,76	4,33	—	—	—	—
24,45	21,72	26,23	23,80	23,69	23,61	7,56	—	—	—	—
23,01	20,46	23,77	22,94	22,45	22,30	—	7,20	—	—	—
26,01	20,57	23,77	22,94	21,98	21,70	—	6,79	—	—	—
31,49	25,29	26,89	25,52	23,58	23,50	—	—	8,63	—	—
—	30,46	30,39	28,20	25,21	25,22	—	—	12,43	—	—
27,96	23,38	24,84	23,98	21,95	21,68	—	—	7,11	—	—
28,53	24,92 / 23,07	24,84	24,55	22,78	22,65	—	—	7,71	—	—
—	21,96 / 20,96	23,04	23,04	21,24	20,98	—	—	3,47	—	—
—	32,95	30,72	28,67	26,52	26,61	—	—	9,86	—	—
—	31,86	30,72	27,70	25,23	25,24	—	—	10,15	—	—
—	30,61 / 29,93	30,13	26,93	24,46	24,43	—	—	—	8,92	—
24,04	20,94	22,35	21,31	21,93	21,76	—	—	—	6,17	—
28,62	25,33	27,21	24,70	23,45	23,01	—	—	—	6,37	—
—	34,55	29,21	28,11	27,58	27,73	—	—	—	12,67	—
—	32,18	30,89	28,67	26,45	26,53	—	—	—	12,19	—
—	36,70	29,90	28,67	27,45	27,59	—	—	—	10,47	—
—	33,57	29,02	28,21	29,51	29,77	—	—	—	—	12,80
—	42,18	33,67	32,05	31,43	31,80	—	—	—	—	15,99
47,78	45,85	37,41	34,05	32,73	33,48	—	—	—	—	17,19
31,10	26,23	27,56	23,72	23,56	23,48	—	—	—	—	11,58
31,10	26,23	24,19	23,72	22,65	22,52	—	—	—	—	16,13
—	24,80	27,21	23,80	23,13	23,02	—	—	—	—	11,30
—	29,68	28,98	27,19	24,33	24,16	—	—	—	—	—

Entfernung — Werst	Nach Petersburg — für ein Pud in Kopeken: 1883	1885	1886	1887	1888	1889–93	1893–97	1897–99	Eingetretene Frachtermäßigungen im Jahre 1899 gegen 1883
967	26,96	26,96	26,96	21,27	21,64	21,31	20,02	19,31	7,65
1031	25,70	25,70	25,70	22,30	22,95	22,83	20,63	20,08	5,62
1060	31,75	31,75	31,75	26,75	26,20	24,75	20,87	20,43	11,32
1256	30,45	30,45	30,45	28,96	28,00	26,47	22,47	22,33	8,12
1111	23,25	23,25	23,25	21,74	22,30	21,31	21 28	21,04	2,21
1645	32,29	32,29	32,29	28,70	26,49	26,48	25,66	25,70	6,59
1417	32,02	32,02	32,02	26,43	26,43	26,43	23,79	23,72	8,30
2038	40,32	41,80	41,80	41,80	34,79	32,32	28,88	29,11	11,21
1166	32,24	30,35	30,35	26,70	26,69	25,46	21,73	21,55	10,69

Die Frachtsätze auf den Wasserstraßen sind ebenso wie die Bahnfrachten stark gefallen, insbesondere diejenigen auf der Wolga und auf dem mit ihr zusammenhängenden Mariensystem, die für den Transport von Getreide in erster Linie in Betracht kommen. Es betrugen die Durchschnittsfrachten auf der Wolga nach Rybinsk von[1]:

im Jahre	Werstentfernung bis Rybinsk									
	1073		1229		1582		1744		1961	
	Simbirsk		Samara		Balakowo		Saratow		Kamyschin	
	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour
	Mittelfracht in Kopeken pro Pud									
1879	7,3	5,3	9,6	6,6	11,0	7,2	11,6	7,3	12,4	8,0
1882	6,8	6,3	8,4	7,0	9,2	7,8	10,3	8,5	11,3	9,8
1884	6,9	5,1	8,5	6,3	9,6	7,2	10,6	7,7	11,5	8,4
1887	5,2	4,7	5,7	4,8	6,6	5,8	6,9	6,8	7,5	6,5
1889	2,7	—	3,4	—	4,2	3,5	4,0	4,2	5,8	3,2
1893[2]	—	—	5,2	4,8	—	—	6,2	7,9	—	—

Nach dem Mariensystem waren die Frachtsätze nach Petersburg:

im Jahre	I. Tour			II. Tour		
	Minimum	Maximum	Mittel	Minimum	Maximum	Mittel
	Kopeken pro Pud					
1879	12,0	12,9	12,5	12,5	14,0	13,0
1884	11,5	12,6	12,0	11,5	13,0	12,2
1887	10,3	10,8	10,5	9,4	10,2	9,8
1889	8,8	9,3	9,0	8,7	9,1	8,9
1893[2]	8,0	9,0	8,5	—	—	—
1895[3]	6,0	7,0	6,5	—	—	—

Hiernach ergiebt sich, wie stark in den letzten Jahren die Wasserfrachten im Preise gesunken sind.

Auch der Preis der Seefrachten von russischen Exporthäfen nach den ausländischen Bestimmungshäfen ist in den letzten Zeiten außerordentlich gefallen und scheint noch weiter zu sinken.

[1] Mertens: Rußlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Allg. Statist. Archiv 1892 S. 566 u. 571.

[2] Statistik des Verkehrsministeriums Bd. 38, Abt. V.

[3] Ebenda; auch Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898 S. 112.

Nach Angaben von Broomhall's „Corn trade year book“ 1896[1] betrugen die Frachtsätze für die Seebeförderung von Weizen nach Häfen Englands für 1 Quarter (= ungefähr 217,7 kg) in Schilling von

	1872	1882	1894	1895	1896
Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres	$8^1/_2$	$5^1/_2$	$2^1/_2$	2	$2^1/_8$
„ „ Baltischen Meeres	2	2	—	1	$1^1/_4$

Aus dieser Zusammenstellung läßt sich leicht erkennen, wie allgemein der Niedergang der Seefrachten von den russischen Häfen nach England in den letzten 25 Jahren gewesen ist. Die Ermäßigungen waren besonders groß für die südlichen Häfen und betrugen in dem Zeitraume 1872—1896 für 1 Quarter $6^3/_8$ Sch. (= 30 Mk. pro Tonne), während sie für die baltischen Häfen in derselben Zeit 9 Pence für 1 Quarter (= 3,51 Mk. für 1 t) ausmachten.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Frachten, zusammen mit den Versicherungsprämien berechnet, für die Beförderung von Weizen von den einzelnen russischen Häfen nach London in der Zeit von 1885—1896 pro 1 Pud in Kopeken[2].

Jahr	Petersburg	Riga	Reval	Libau	Odessa	Nikolajew	Taganrog	Rostow	Noworossijsk
1885	5,01	4,68	5,44	5,49	8,89	10,10	11,91	—	—
1886	4,63	4,28	5,15	5,01	7,33	9,20	10,38	—	—
1887	5,51	5,67	6,70	6,45	10,83	11,26	13,55	—	—
1888	7,16	6,83	8,27	7,23	13,00	14,47	16,93	—	—
1889	6,52	5,52	6,31	5,88	11,27	12,35	15,06	16,11	13,00
1890	3,98	4,52	4,96	4,81	8,59	9,71	11,93	12,34	9,81
1891	4,62	4,85	5,76	4,95	11,10	12,61	13,37	12,77	10,37
1892	4,06	4,66	4,76	4,78	8,13	9,63	12,32	15,68	9,87
1893	—	4,35	5,42	4,88	8,16	10,34	—	12,14	8,70
1894	—	3,33	4,28	4,25	8,22	8,93	—	10,17	8,22
1895	—	4,09	4,51	4,33	7,56	8,90	—	9,74	7,97
1896	—	4,35	4,99	4,38	8,14	9,19	—	11,29	7,99

Aus dieser Tabelle ersieht man, daß die Seefrachten von den russischen Häfen seit einem Jahrzehnt in stetem Sinken begriffen sind, wenn auch nicht in solchem Maße wie in dem Zeitraume von 1872—1884. Wir bemerken den größten Niedergang der Frachtsätze bei Taganrog, Rostow und Noworossijsk, woselbst sich die Beförderung von Weizen nach England seit 1889 ungefähr um 5 Kop. pro 1 Pud (= 6 Mk. pro Tonne) verbilligt hat.

[1] S. 14—16.

[2] Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russischen Eisenbahnen von 1889 und 1896 Heft V S. 3—16.

Von anderen Häfen waren die Ermäßigungen geringer: sie betrugen gegenüber dem Sexennium 1885—1890 für die Zeit von 1891—1896 1¼ bis 1½ Kop. pro 1 Pud (= 1,56—1,88 Mk. pro 1 t), wie man aus folgender Zusammenstellung sieht.

	Durchschnittliche Frachtsätze			
	1885—1890		1890—1896	
	Kop. pro 1 Pud	Mk. pro 1 t	Kop. pro 1 Pud	Mk. pro 1 t
Riga . . .	6,14	8,08	4,95	6,52
Libau. . .	5,81	7,65	4,59	6,05
Odessa . .	9,98	13,15	8,55	11,27
Nikolajew .	11,13	14,67	9,93	13,09

Es bleibt mir nur noch übrig, dieser Tabelle hinzuzufügen, daß die Seefrachten stets großen Schwankungen unterworfen sind. Außerordentliche Steigerungen der Frachtsätze hatten in den Jahren 1888 und 1891 stattgefunden — 1888 infolge einer großen russischen und einer kleinen amerikanischen Ernte, sowie infolge eines hohen Standes des Rubelkurses — 1891 wegen des drohenden Ausfuhrverbotes, das der Ausfuhr einen scharfen Antrieb gegeben hat.

Im ganzen tritt uns aber ein namhafter Rückgang in der Höhe der Seefrachten entgegen, so daß auch dieser Faktor in der Gesamtrechnung dazu beigetragen hat, dem Exporteur die Möglichkeit zu geben, der weichenden Preisbewegung für Weizen und Roggen auf dem Weltmarkte folgen zu können[1].

[1] Dr. Soetbeer (in Conrads Jahrbüchern für Nationalök. u. Stat. III. Folge 11. Bd. 1896) giebt noch folgende Tabellen an, welche zu demselben Resultate führen.

Durchschnittl. Frachtsätze für Beförderung von Getreide von Odessa nach Hull, London, Antwerpen oder Rotterdam	
im Jahre	Schilling und Pence für 1 Ton*
1883	16 sh
1884	13 „
1885	11 „ 7½ d
1886	9 „ 5 „
1887	12 „ 4 „
1888	16 „ 9 „
1889	14 „ 10½ „
1890	12 „ — „
1891	15 „ — „
1892	9 „ 6 „
1893	9 „ 9 „
1894	9 „ 9 „
1895	9 „ 6 „

im Jahre	Durchschnittl. Frachtsätze für Beförderung von Roggen nach Hamburg von Odessa	Durchschnittl. Preise für Roggen aus dem südlichen Rußland in Hamburg ohne Zoll
	Mark für 1 Tonne	
1883	16,57	140,50
1885	12,18	118,70
1888	17,33	111,00
1890	12,55	127,30
1895	10,04	89,50
1895 gegen 1883	— 6,53	— 51,00

* Ton = 1015 kg; sh = 1,02 Mk.

Als eine der Ursachen der Verringerung der Transportkosten kann man auch die Beförderung des Getreides in geschüttetem Zustande ansehen. Jedenfalls ist diese Transportart für die Entwicklung des Getreideabsatzes in Rußland von ganz besonderer Wichtigkeit.

Das Quantum Getreide, welches alljährlich in Rußland auf Eisenbahnen und auf den Flüssen bewegt wird, beträgt im Durchschnitt circa 75 Mill. Tschetwert (1 Tschetwert = 2,099 hl)[1]. Da nun durchschnittlich ein Sack 1/2 Tschetwert faßt, so ergiebt sich daraus, daß allein zur Fortbewegung des auf Eisenbahnen und Wasserstraßen zur Beförderung gelangenden Getreides 150 Mill. Säcke erforderlich werden. Der Wert eines Sackes beim Ankaufe schwankt zwischen 13—30 Kop., oder kann durchschnittlich zu 20 Kop. angenommen werden. Der Roggensack hält etwa 3—4 Reisen aus. Die jährliche Abnutzung der enormen Menge von Säcken, die beim Getreidetransport in Rußland Verwendung finden, kann auf mindestens 4 1/2 Mill. Rubel veranschlagt werden; hierzu sind noch die Kosten des Rücktransportes der leeren Säcke zu rechnen, die ebenfalls nicht unbedeutend sind und von der Entfernung abhängen.

Der russische Getreidehandel würde um den großen Betrag, der durch die Verladung des Getreides in Säcken, wie durch deren Rücktransport verloren geht, billiger liefern können, wenn der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande allgemeinen Eingang fände. In der That gehen nun auch die Bestrebungen dahin, den Transport des Getreides in geschüttetem Zustande zu verallgemeinern. Seitdem damit im Jahre 1887 auf der Linie Riga-Zarizyn der Anfang gemacht worden ist, sind immer mehr Bahnen dieser Form des Getreidetransportes gefolgt, und in der zweiten Hälfte des Jahres 1893 ist auf einem Kongresse sämtlicher Bahnen Rußlands der Beschluß gefaßt worden, sowohl die Einrichtung der Wagen als auch die Regeln für den Transport solcher Sendungen, die z. B. für den Transport auf den Bahnen Riga-Zarizyn ausgearbeitet wurden, für das gesamte Eisenbahnnetz des russischen Reiches anzunehmen[2].

---

[1] Vgl. Mertens: Rußlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Statist. Archiv II. Jahrgang S. 601 ff.

[2] Der Inhalt der Verordnung vom 18. Juli 1892, betr. die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, ist folgender (veröffentl. in der Zeitschrift des Minist. des Verkehrswesens vom 1. Sept. 1892): Sämtliche Eisenbahnen, mit Ausnahme der schmalspurigen, müssen auf Wunsch der Versender, sowohl im Binnen- als im direkten Verkehr, Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Mais, Erbsen, Bohnen u. s. w. (aber nicht Mehl, Kleie, Graupen u. s. w.) in loser Schüttung befördern. Das Zusammenladen verschiedener Arten der bezeichneten Güter in denselben Wagen ist nicht zulässig. Der Verschluß der Wagenthüren wird seitens der Eisenbahnen durch Vor-

In welchem Umfange diese Transporte sich entwickelt haben, läßt sich — nach Mertens — deutlich für die Strecke Riga-Zarizyn erkennen. Hier waren von den mit Getreide beladenen Wagen solche, die Getreide in geschüttetem Zustande enthielten,

1887: 3,91 %
1888: 14,85 %
1889: 22,43 %
1890: 37,90 %
1891: 51,20 %

Es hat darnach der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande stetig und stark zugenommen. Ähnlich dürften sich die Verhältnisse bei den übrigen großen Exportbahnen entwickelt haben, doch liegen hierüber zahlenmäßige Nachweise nicht vor.

Eine überaus beträchtliche Steigerung dürfte der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande aber erfahren, wenn die Anlage öffentlicher Lagerhäuser und Elevatoren, die eine bequeme Aufnahme des in geschüttetem Zustande angelangten Getreides zulassen, in systematischer Weise vollendet sein wird. Die letzteren haben sich aber in der letzten Zeit stark entwickelt, und man arbeitet mit eiserner Energie an der schnellen Durchführung des Lagerhaussystems. Das läßt mit großer Bestimmtheit erwarten, daß dort schon im Laufe einiger Jahre eine ganz bedeutende Verringerung der Transport- und Platzkosten eintreten, und damit die Stellung Rußlands auf dem Weltmarkte noch wesentlich günstiger werden wird.

Drittes Kapitel.

Der gegenwärtige Tarif und der deutsch-russische Verkehr.

§ 1. Trotz der verschiedenen Mängel hat der Tarif von 1893 dennoch sich im großen und ganzen bewährt, weil er einfach war und außerdem im Laufe von drei Jahren keine Änderung erfuhr und erfahren konnte, da bestimmungsmäßig erst im Jahre 1896 eine abermalige Durchsicht der Getreidetarife vorgenommen werden sollte.

Anders ausgerüstet trat das Finanzministerium im Jahre 1896 an die Aufgabe heran, eine vollständige Durchsicht der Getreidetarife zu ver-

---

satzstücke bewirkt. Der Wunsch des Versenders, das Gut in loser Schüttung befördern zu lassen, muß auf dem Frachtbriefe ausgesprochen werden. Für die Benützung der Vorsatzbretter an den Thüren sind ferner 50 Kop. (seit 1894 75 Kop.) für jeden Wagen auf die ganze Beförderungsstrecke zu entrichten.

anlassen. Das Ziel dieser Durchsicht konnte nach der Erklärung des Präsidenten lediglich sein, Änderungen klar zu stellen, welche zur Abstellung derjenigen Mängel führen konnten, die sich während der dreijährigen Anwendung der bestehenden Tarife herausgestellt haben, und des weiteren der Befriedigung solcher Forderungen entgegen zu kommen, die durch neue wirtschaftliche Verhältnisse hervorgerufen worden sind.

Da nun in der Zwischenzeit mehrfach Klagen über die Wirkung des 1893 ausgearbeiteten Tarifes laut geworden waren, so lud man zur Beratung der neuen Getreidetarife Interessenten im weitesten Sinne ein, um die Begründung der Ausstellungen und Klagen kennen zu lernen. Um nun zunächst der zahlreichen Versammlung (es waren 172 Vertreter der Landwirtschaft versammelt; außerdem waren der Handelsstand, die Mühlenindustrie und die Eisenbahnen vertreten) bei der Beratung der wichtigen Frage und sodann dem Tarifkomitee bei der Beschlußfassung ein zuverlässiges, objektives Urteil zu ermöglichen, wurden sehr umfangreiche und ins einzelne gehende Vorarbeiten gemacht.

Das Programm für die Beratungen enthält die folgenden Punkte:[1]

1. Müssen die Tarife für Getreide, das für die Ausfuhr und das für den inneren Verbrauch versandt wird, gleich sein, oder ist es besser, einen sogenannten Ausfuhrtarif und einen anderen Tarif, besonders für den inneren Verkehr, einzuführen?
2. Ist es geboten, für sämtliche Getreidesorten einen einheitlichen Tarif festzusetzen, oder ist es wünschenswert, für Ölsamen und Mehl den Tarif im Vergleich zum allgemeinen Tarif zu erhöhen und den Tarif für Abfälle, Ölkuchen und Kartoffeln herabzusetzen?
3. Sind die Tarife von den Produktionsgegenden nach den Ausfuhrplätzen und den inneren Verbrauchsmärkten den Bedürfnissen der einzelnen Produktionsgegenden, der Ausfuhrplätze und inneren Verbrauchsmärkte anzupassen, oder sind Tarife nach einer allgemeinen Formel festzustellen, von der nur in Ausnahmefällen abgewichen werden darf?
4. Für den Fall, daß obige Frage in dem Sinne entschieden wird, daß die Tarife mit Rücksicht auf die einzelnen Produktionsgegenden, Ausfuhrplätze und inneren Märkte geregelt werden müssen —, auf Grund welcher Principien sind dann die einzelnen Tarife festzustellen?

---

[1] Journal des Tarifkomitees, betr. die Durchsicht der Getreidetarife der russ. Eisenbahnen im Jahre 1897. Petersburg 1897 S. 13—15, sowie Mertens, Die Durchsicht der russ. Getreidetarife im Jahre 1896, Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S. 401—2.

5. Für den Fall, daß die Frage unter Nr. 3 in dem Sinne entschieden wird, daß eine allgemeine Tarifformel festgesetzt werden müsse, — unter welchen Bedingungen darf von der allgemeinen Formel abgewichen werden?
6. Auf Grund welcher allgemeinen Principien ist die allgemeine Formel festzusetzen, wenn eine solche als notwendig erkannt werden sollte?
7. Sind die Frachtsätze für eine größere Entfernung im Verhältnis zu einer kleineren Entfernung niedriger zu bemessen?

Indem ich diese Vorarbeiten nicht ins Detail verfolge, fasse ich das Ergebnis dieser umfangreichen Vorarbeiten und eingehenden Beratungen in folgende Punkte zusammen:

1. Das System der allgemeinen Differentialtarifformeln, das auf dem gesamten russischen Eisenbahnnetze für die Getreidebeförderung gleichmäßig angewandt wird und im Jahre 1893 eingeführt wurde, wird auch in Zukunft beibehalten.
2. Die Tarife für die Beförderung von Getreide im Ausfuhrverkehr haben keine wesentlichen Änderungen erfahren, da eine Ermäßigung nicht nur als nutzlos, sondern in gewissem Maße als schädlich, namentlich in Bezug auf die Interessen, die geschützt werden sollten, erachtet wurde.
3. In den inländischen Tarifen wurde die Staffelung der bestehenden Sätze durch Ermäßigung gemildert, indem größere Ermäßigungen für Entfernungen von 320—540 Werst (342—578 km) und weniger große für Entfernungen von 800—1120 Werst (856—1198 km) bewilligt wurden (letztere Ermäßigung erstreckte sich auch auf den Ausfuhrverkehr).
4. Die Tarife für Müllereiprodukte wurden in gleicher Höhe belassen mit den Tarifen für die Beförderung von unverarbeitetem Getreide; auch sind die gleichen Sätze für „graues“ und „rotes“ Getreide beibehalten worden.
5. Die Tarife für Beförderung von Abfällen, die beim Müllereibetriebe und bei der Ölfabrikation gewonnen werden, wurden für den Inlandsverkehr auf 1/60 Kop. für 1 Pud und Werst (= 2,2 Pf. pro Tonnenkilometer) bis zu einer Entfernung von 1056 Werst (1130 km) ermäßigt, bei größeren Entfernungen wurden sie in der bisherigen Höhe belassen, d. h. sie sind um 10 % niedriger als die Getreidetarife.
6. Das Verhältnis zwischen den Tarifen für Ölsamen und die übrigen Getreidegattungen ist unverändert geblieben, d. h. die ersteren über-

steigen im Ausfuhrverkehr die letzteren bei Entfernungen über 250 Werst (267 km) um 14,40 Rbl. (31,10 Mk.) für eine Wagenladung von 750 Pud (12285 kg); für den Inlandsverkehr sind die Tarife die gleichen.

7. Die Stationsgebühren sind von 0,7 Kop. auf 0,5 Kop. für 1 Pud (von 9,22 Pf. auf 6,59 Pf. für 100 kg), d. h. um 1,50 Rbl. (3,24 Mk.) für eine Wagenladung von 750 Pud, und die Wiegegebühren von 0,25 auf 0,20 Kop. für 1 Pud (von 3,28 Pf. auf 2,63 Pf. für 100 kg) herabgesetzt worden.

Was folgt nun aus diesen vorstehend in sieben Punkte zusammengefaßten Beschlüssen der russischen Regierung?

Zunächst ergiebt sich aus diesem Beschluß, daß die Grundsätze, die im Jahre 1893 aufgestellt wurden, mit sehr unbedeutenden Abänderungen beibehalten wurden.

Die neue Getreidetarifformel entspricht daher auch nicht den Forderungen derer, die eine wesentliche Ermäßigung der Ausfuhrtarife verlangten, um den Absatz des russischen Getreides ins Ausland zu erleichtern; wohl aber erfüllt sie die Hoffnung derer, die die Ermäßigung für die centralen Gouvernements, die großen Müllereibetriebe u. s. w. wünschten. Das gewünschte Ziel konnte aber wohl erreicht werden, sofern die Frachtsätze auf kleinen und mittleren Entfernungen herabgesetzt wurden, wodurch ohne Schädigung der abgelegenen Produktionsgebiete, die centralen Gouvernements und die diesen zunächst gelegenen Landesteile die Möglichkeit erhalten, das dort geerntete Getreide in der Nähe mit Vorteil abzusetzen. Zu dem Zwecke wurde der Kreis von 320 Werst, innerhalb dessen bisher ein ermäßigter Frachtsatz für den Inlandsverkehr galt, auf 540 Werst ausgedehnt. Bei den 540 Werst gleichen sich auch die Frachtsätze des Inlands und Ausfuhrverkehrs aus und sie halten sich darin gleich hoch. Die neue Formel, nach der die Tarifsätze im einzelnen berechnet werden, ist folgende[1]:

Für den Ausfuhrverkehr[2].

Für alle Getreidearten der I., II., III. und IV. (von 320 Werst) Kategorie.

von 1— 180 Werst (1,07—192 km) 30 Kop. pro Wagen (750 Pud = 12 285 kg) und Werst = 4,94 Pf. pro tkm,

" 181— 320 " (193—341 km) 12 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 180 Werst = 1,97 Pf. pro tkm,

[1] Sammlung der Tarife für die Beförderung der Getreidetransporte auf allen russischen Eisenbahnen. Petersburg 1897, sowie Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S. 1209—1210.

[2] Siehe Tarifformel von 1893.

von 321—1120 Werst (342—854 km) 11 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 320 Werst = 1,81 Pf. pro tkm,
„ 801—1120 „ (855—1195 km) 9 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 800 Werst = 1,48 Pf. pro tkm,
„ 1120 ab „ (1196 km) 6½ Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 1120 Werst = 1,07 Pf. pro tkm,

Für Getreidetransporte der IV. Kategorie (Ölsamen) bis 320 Werst:
von 1—260 Werst (1—277 km) 30 Kop. pro Wagen (750 Pud) und Werst = 4,94 Pf. pro tkm,
„ 261—320 „ (278—341 km) 12 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 260 Werst = 1,97 Pf. pro tkm.

Dieser Tarif bezieht sich bei Getreide, Hülsenfrüchten, Ölsamen, Mehl Mühlenfabrikaten, sowie Ölkuchen auf die Beförderung in Mengen von 750 Pud = 12 285 kg; für die voluminöseren Samen, sowie Malz, Malzkeime und Kleie auf Sendungen in Mengen von 610 Pud = 10000 kg.

Für den Inlandsverkehr aller vier Kategorien:
von 1— 200 Werst (1—214 km) 22 Kop. pro Wagen (750 Pud) und Werst = 3,62 Pf. pro tkm,
„ 201— 540 „ (215—278 km) 15 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 200 Werst = 2,47 Pf. pro tkm,
„ 541— 800 „ (579—854 km) 11 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 540 Werst = 1,81 Pf. pro tkm,
„ 801—1120 „ (855—1195 km) 9 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 800 Werst = 1,48 Pf. pro tkm,
„ 1120 ab „ (1196 km) 6½ Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 1120 Werst 1,07 Pf. pro tkm.

Von diesem Tarifschema bestehen noch die folgenden wichtigen Abweichungen[1].

Für die Wladikaukasbahn im lokalen Verkehr, sowie von den Stationen dieser Bahn nach den Stationen der Strecke Rostow-Taganrog der Jekaterinenbahn wurde folgende Tarifformel für alle Kategorien festgesetzt[2]:
von 1— 160 Werst 31,25 Kop. pro Wagen (750 Pud) u. 1 Werst = 5,06 pro tkm,
„ 161— 305 „ 20 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 160 Werst = 3,29 Pf. pro tkm,
„ 306—1120 „ 9 Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 305 Werst = 1,48 Pf. pro tkm,
„ 1120 ab „ 6½ Kop. pro Wagen und Werst; Zuschlag zu 1120 Werst = 10,07 Pf. pro tkm.

---

[1] Sammlung der Tarife für die Beförderung der Getreidetransporte ꝛc. Ausnahmetarife S. 32—55.

[2] Dieser erhöhte Tarif zu den nächstgelegenen Häfen rührt davon her, daß die erwähnte Eisenbahn durch sehr fruchtbares, mit großer Ernte gesegnetes Land läuft, welches diese Erhöhung leicht ertragen kann.

Zur Erleichterung der Konkurrenz gegen die ausländischen Verkehrsmittel wurde das Getreide aller vier Kategorien von den genannten Stationen der Südbahnen nach Odessa nach den folgenden Sätzen befördert:

Von \ Nach	Odessa	
	Werst	Kop. für 1 Pud (in Wagenladungen)
Usjerjani	688	13,97 statt 14,84
Dubno	709	12,93 = 15,15
Rudnja-Petschajewskaja	734	12,01 = 15,51
Radziwillow loco	754	10,66 = 15,81
= transit von Stat. Brody	754	9,65 = 15,81
= = von anderen Stationen	754	6,27 = 15,81
Derasnja	418	10,89 = 10,89
Bogdanowcy	442	10,34 = 11,23
Proskurow	452	9,84 = 11,38
Tschernyj-Ostrow	473	9,34 = 11,68
Wojtowce	493	8,84 = 11,98
Wolotschisk loco	510	8,48 = 12,23
= transit	510	7,69 = 12,23
Ungheni transit von den Stationen der Rumänischen Eisenbahn: Ungheni Rum.	275	5,79 = 8,72
Ungheni transit von den Stationen der Rumänischen Eisenbahn: Kristeschty	275	5,79 = 8,72
Ungheni transit von den Stationen der Rumänischen Eisenbahn: Jassy	275	3,44 = 8,72
Skinossy	215	5,91 = 7,76
Leipzigskaja	238	5,91 = 8,13
Kulmskaja	258	5,91 = 8,45
Tschabyr-Lunga	280	5,91 = 8,80
Taraklia	303	5,91 = 9,17
Trojanow-Wal	325	5,02 = 9,51
Wolkoneschty	349	5,06 = 9,87
Etulea	364	5,06 = 10,09
Reni loco	389	4,30 = 10,45
Nebengebühren:		
1) von Stationen Radziwillow-transit, Wolotschisk-transit, Ungheni-transit	—	0,69 statt 0,83
2) von anderen Stationen	—	0,83 statt 0,83

Von einigen Stationen der Moskau-Kasanbahn, Moskau-Windau-Rybinskbahn, Moskau-Nishnibahn und Nikolaibahn, nach Petersburg wurden die Getreidetransporte in Wagenladungen nach den folgenden Sätzen tarifiert.

(Siehe Tabelle auf nächster Seite.)

Ferner giebt es noch Ausnahmetarife, welche sich auf Sendungen beziehen, die einige kurze Zweigbahnen oder verschiedene isolierte und schmalspurige Bahnen passieren.

Ebenso sind als Ausnahme die folgenden speciellen sogenannten Navigationstarife anzuführen, welche in dem Jahre 1898 für die Dauer der

Getreide-gattungen	Eisenbahnen und Versandstationen	Transportpreise nach Petersburg für	
		Werst	Kopeken für 1 Pud
	Moskau-Kasanbahn:		
alle	Tschamsinka	1278	19,00 statt 21,69
„	Atjaschewo	1308	19,12 „ 21,95
„	Ardatow	1337	19,35 „ 22,20
„	Alatyr	1363	19,50 „ 22,43
„	Kipja	1399	19,71 „ 22,74
„	Ibressi	1432	19,91 „ 23,02
„	Schichrany	1469	20,59 „ 23,34
„	Urmary	1506	21,23 „ 23,67
„	Tjurlema	1526	21,62 „ 23,84
„	Ssbjassk	1544	22,06 „ 23,99
„	Selenyj-Dol	1557	22,15 „ 24,11
„	Kasan	1591	22,79 „ 24,40
	Moskau-Nishnynowgorodbahn:		
Weizenmehl und Kleie	Nishny	1025	17,89 „ 19,18
„	Sejma	978	17,39 „ 18,62
	Moskau-Windau-Rybinskbahn[1]**:**		
Hafer	Tregubowo	128	2,99 „ 5,12
„	Spaskaja-Polist	135	3,28 „ 5,40
„	Mjassnoj-Bor	147	3,78 „ 5,88
„	Podberesje	160	4,32 „ 6,40
„	Nowgorod	180	4,58 „ 7,20
„	Borok	203	5,42 „ 7,57
„	Schimsk	224	5,42 „ 7,90
„	Wereszczino	237	5,78 „ 8,11
„	Peretjerka	250	6,14 „ 8,32
„	Staraja-Russa	268	6,21 „ 8,61
	Nikolaibahn:		
Weizenmehl und Kleie	Walbajka	265	6,05 „ 8,56
„	Twer	448	7,54 „ 11,32
„	Sawidowo	493	8,15 „ 11,98
„	Torszok	442	7,50 „ 11,23

Navigationsperiode nach Odessa, Nikolajew, Sewastopol, Feodosia, Petersburg und Riga festgestellt wurden. (Tabelle XIII).

Aus der Tabelle XIII ersehen wir, daß die Ermäßigungen bei diesen Navigationstarifen sehr verschieden sind und manchmal 44 % gegenüber dem allgemeinen Tarife erreichen.

Die neuen Tarife traten am 1./13. November 1897 in Kraft.

[1] Alle anderen Getreidegattungen wurden von denselben Stationen der Moskau-Windau-Rybinskbahn und von der Station Borowitschi der Nikolaibahn nach dem Tarif des Inlandsverkehrs befördert.

Die Ermäßigungen, die durch die neuen Tarife geschaffen wurden, sind nicht bedeutend, denn der gesamte Ausfall, der den Bahnen dadurch zur Last fällt, beträgt nach der Rechnung des Finanzministeriums, wenn man den Verkehr des Jahres 1895 zu Grunde legt, nur 700 000 Rbl. Von diesen 700 000 Rbl. entfallen 500 000 Rbl. auf den Inlandsverkehr bis 540 Werst, während der Rest sich auf den übrigen Verkehr verteilt.

Wichtiger ist die Herabsetzung der Stationsgebühren um 1,50 Rbl. für eine Wagenladung. Hierdurch entsteht ein Ausfall von 1½ Mill. Rubel, der zu einem Teil auch auf die Empfangsstationen entfällt und daher bei den direkten Sendungen nach Königsberg und Danzig anteilig auch von den deutschen Bahnen getragen werden muß[1].

Endlich ist bei der Umarbeitung der Tarife noch eine Ermäßigung eingeführt worden durch Herabsetzung der Wiegegebühren von 0,25 auf 0,20 Kop. pro 1 Pud. Der Ausfall für diese Ermäßigung, der übrigens auch schon in den 1½ Mill. Rbl. mitenthalten ist, fällt ausschließlich der russischen Bahnverwaltung zur Last.

Die Plätze, die im Verkehr mit Deutschland in Betracht kommen können, werde ich in dem nächsten Paragraphen berühren. Als Endergebnis kann gleich bemerkt werden, daß ein merkbarer Einfluß der neuen Tarife auf den Ausfuhrverkehr kaum wahrnehmbar sein wird.

Anders werden sich die neuen Tarifbestimmungen im russischen Inlandsverkehr fühlbar machen. Zunächst ist jetzt den centralen Gouvernements und den großen Mittelpunkten der Mühlenindustrie eine noch größere Möglichkeit gegeben, das Getreide in der Nähe abzusetzen, statt, wie das unter der Herrschaft der alten Tarifformel der Fall war, die eigenen Ernten auf weite Entfernungen zu verkaufen, um den Bedarf dann selbst wiederum zu beziehen. Sodann aber ist die Ermäßigung für die Beförderung von Kleie u. s. w. von großer Bedeutung für die Hebung der Viehzucht und ebenso für den Absatz dieser Rückstände der Mehl- und Ölmühlenindustrie, die dadurch in die Lage versetzt wird, ihre Nebenprodukte verkaufen zu können, ohne Rücksicht auf die Konkurrenz, die gegenwärtig den im Innern Rußlands belegenen Mühlen durch die an der Grenze des Reiches befindlichen auf den ausländischen Verbrauchsplätzen gemacht wird.

Was aber die westlichen Provinzen und Polen betrifft, so ist für diese fast keine Vergünstigung durch die neuen Tarife ersichtlich.

---

[1] Die Nebengebühren für Getreidesendungen nach den vorbenannten Hafenplätzen sind dieselben, die im Verkehr nach den russischen Häfen erhoben werden. Dieser Anteil betrug für deutsche Eisenbahnen früher 4,6 Pf., jetzt 3,3 Pf. pro 100 kg, also um 1,3 Pf. für 100 kg geringer. Siehe S. 284 ff.

Tabelle XIII. Ausnahmetarife für die

(vom 15. März bis 15. November.

Getreidegattungen	Eisenbahnen	Bestimmungsstation / Versandstation	Odessa Südwest-Eisenbahn Trans- Werst	Kop.
I., II., III. u. IV. Kat.	Ekaterin.	Strecke Wissun-Dolginzewo	583—631	8,64
=	=	Pitschugino	646	8,64
=	=	Dewladowo und Miloradowka	661—682	8,64
=	=	Boschebarowka	703	8,64
=	=	Ljubomirowka	722	8,64
=	=	Wjerchnjednjeprowsk	786	9,05
=	=	Strecke Saporoschje-Ekaterinoslaw	—	—
=	=	= Nishnjednjeprowsk-Illarionowo	—	—
=	=	Rasbory	—	—
=	=	Pismennaja	—	—
=	=	Ulanowka	—	—
=	=	Tschaplino	—	—
=	=	Proßjanja	—	—
=	=	Demurino	—	—
=	Kursk-Chark.-S.	Losowaja und Samojlowka	—	—
=	=	Warwarowka und Pawlograd	—	—
=	=	Sajzewo	—	—
=	=	Sinelnikowo	—	—
=	=	Slawgorod	—	—
=	=	Soffjewka	—	—
=	=	Strecke Aleksandrowsk-Krasnokutowka	918	10,11
=	=	= Wassiljewo-Nowogrigorjewka	—	—
I., II. u. III. Kat.	Südwest	Israilowka	452	10,67
=	=	Sſulatyzkaja	459	10,34
=	=	Mogilew	467	10,00
=	=	Wolczenez	471	10,00
I., II., III. u. IV. Kat.	=	Rybniza	245	6,97
=	=	Warnizkaja Pristan	124	3,47
=	Moskau-Kasan	Strecke Tschamsinka-Kasan	—	—
=	Moskau-Nishny	= Nischny-Nowgorod	—	—
=	=	Sejma	—	—
=	Mosk.-Jarosl.-Arch.	Kineschma	—	—
=	=	Kostroma	—	—
=	=	Jaroslaw	—	—
=	Mosk.-Wind-Rybinsk	Rybinsk	—	—
Ölkuchen	=	=	—	—
Hafer	=	Nowgorod	—	—
=	=	Schimsk und Staraja-Russa	—	—
=	=	Lowat	—	—
=	=	Pola	—	—
Ölkuchen	Rjäsan-Ural	Strecke Wolsk-Saratow-Kamyschyn	—	—
I., II., III. u. IV. Kat.	=	= =	—	—
=	Samara-Slatoust	= Samara	—	—
Weizenmehl	Südost	Zarizyn	—	—
			Riga Riga-Orel-Eisenbahn	
I., II., III. u. IV. Kat.	Riga-Orel	Mitau	39	0,61
=	=	Fridrichhof	61	1,34
=	=	Benen	81	2,04

Dauer der Navigationsperiode

für Petersburg bis 15. September).

Nikolajew Charkow-Nikolai-Eisenbahn		Sewastopol Kursk-Charkow-Sewastopol-Eisenbahn		Feodosia		Petersburg Nikolai-Eisenbahn	
portpreise in Kopeken für ein Pud und							
Werst	Kop.	Werst	Kop.	Werst	Kop.	Werst	Kop.
164—212	6,84	740—692	11,60	689—641	11,03	—	—
227	6,34	676	11,88	625	10,80	—	—
242—263	6,34	662—641	11,27	611—590	10,70	—	—
284	7,10	620	11,27	569	10,70	—	—
303	8,03	600	11,27	549	10,70	—	—
317	8,44	587	10,98	530	10,41	—	—
—	—	563—534	10,98	512—483	10,41	—	—
—	—	522—501	10,98	471—450	10,41	—	—
—	—	499	10,07	448	9,49	—	—
—	—	516	10,76	465	10,20	—	—
—	—	535	11,54	484	10,97	—	—
—	—	551	12,20	—	—	—	—
—	—	562	12,65	—	—	—	—
—	—	573	13,10	—	—	—	—
—	—	572—552	11,48	520—502	10,91	—	—
—	—	535—515	11,18	483—464	10,56	—	—
—	—	496	10,34	445	9,76	—	—
—	—	480	10,07	429	9,49	—	—
—	—	459	8,15	407	7,58	—	—
—	—	483	7,50	382	6,93	—	—
499	8,23	409	7,50	361	6,93	—	—
—	—	392—255	6,18	341—200	5,61	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1278—1591	19,00
—	—	—	—	—	—	1025	15,00
—	—	—	—	—	—	978	14,50
—	—	—	—	—	—	1013	18,50
—	—	—	—	—	—	955	18,00
—	—	—	—	—	—	868	12,50
—	—	—	—	—	—	580	11,72
—	—	—	—	—	—	580	10,00
—	—	—	—	—	—	180	3,56
—	—	—	—	—	—	224—268	4,22
—	—	—	—	—	—	284	4,86
—	—	—	—	—	—	297	5,38
—	—	—	—	—	—	1551—1417—1507	15,97
—	—	—	—	—	—	1551—1417—1507	19,00
—	—	—	—	—	—	1645	19,00
—	—	—	—	—	—	1624	21,00
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—

Eine recht wesentliche Ermäßigung tritt bereits vom 1./13. März 1898 für ins Ausland exportiertes Mehl und Grütze ein. Das russische Finanzministerium hat beschlossen, die seit dem Jahre 1893 geltenden Frachtermäßigungen für Mühlenerzeugnisse auf das Doppelte zu erhöhen, und den Ausfuhrmühlen bei einer Ausfuhr nach dem Auslande oder nach Finnland nicht mehr 10 % wie bisher, sondern 20 % von dem Betrag der Eisenbahnbeförderungskosten zu vergüten. Desgleichen ist die Frachtprämie für Getreide, welches erst in den Hafenstädten oder in den Ausfuhrpunkten der Landesgrenze zu Mehl oder Grütze verarbeitet wird, von $7^1/_2$ auf 15 % erhöht worden.

Durch die erwähnte Erhöhung der Frachtermäßigung hofft die russische Regierung den inneren Markt zu entlasten und die Nachfrage vom Auslande und Finnland her zu beleben.

Es bleibt mir noch zu erwähnen übrig, daß, um der Konkurrenz des sibirischen Getreides auf den russischen Märkten zu begegnen, der bereits seit Eröffnung der westsibirischen Strecke (1896) in Aufnahme gekommene Modus beibehalten ist. Die Fracht wird bis zum Anfangspunkt der sibirischen Bahn, Tschelabinsk, und von da ab nach Rußland separat in Rechnung gestellt. Nur für die Stationen des Ural gilt der allgemeine Tarif, damit die Uralbevölkerung sich mit billigem Getreide versorgen kann.

§ 2. Im Verkehr mit Deutschland bestanden vor 1889, d. h. bevor das Tarifwesen der Aufsicht und Leitung des Staates unterstellt wurde, viele Verbände zwischen verschiedenen deutschen und russischen Eisenbahnen. Diese Verbände wurden aber meistenteils im Interesse der Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse nach Rußland gebildet, und nur für die nachweislich seewärts wieder ausgeführten Getreidetransporte wurden Ausnahmetarife von russischen Stationen nach den ost- und westpreußischen Hafenstationen gewährt, welche nach der Konkurrenz der russischen Ostseehäfen reguliert wurden. Die Frachtermäßigungen schwankten nach dem Herkunftsort der Sendungen, bezw. nach dem Grade des Wettbewerbs der russischen Häfen bis zu 1,7 Pf. pro Tonnenkilometer. So war es[1]

1. im deutsch-russischen Verbande (Verkehr mit der Großen Gesellschaft der russ. Eisenbahnen und Anschlußbahnen).
2. im deutsch-mittelrussischen Verbande (Verkehr mit Moskau-Brester Bahn). Außerdem wurde
3. im Königsberg-Moskauer Verbande für den Verkehr zwischen Königs-

[1] Beilagen zu den Verhandlungen des preußischen Hauses der Abgeordneten. Band 1 1887.

berg und Stationen der Moskau-Brester Bahn ein ermäßigter Ausnahmetarif für eine Reihe von Artikeln (insbesondere für Getreide) des überseeischen Durchfuhrhandels von der ostpreußischen Südbahn über Grajewo-Brest im Jahre 1880 eingeführt. Die Sätze derselben wurden für die einzelnen Artikel nach den für die russischen Ostseehäfen geltenden Tarifen bemessen und zum Teil zu gleichen Einheitstaxen auf Memel übertragen;

4. im deutsch-polnischen Verbande, der mit dem deutsch-russischen Verbande identisch war;
5. im österreichen-ungarisch-russischen Verbande. Zwischen österreich. ungarischen und russischen Bahnen bestand ein umfassender Verbandstarif auf der Route über Granica (Übergangsstation zwischen der Warschau-Wiener Bahn und Österr. Kaiser-Ferdinand-Nordbahn), welchem die Oberschlesische Eisenbahn mit ihren konkurrierenden Strecken zwischen Sosnowitze und den schlesisch-österreichischen Grenzstationen für den Transitverkehr beitraten. Die Frachtanteile der Oberschlesischen Eisenbahn bestimmen sich durch die auf die außerdeutsche Konkurrenzroute entfallenden Sätze[1].

Alle diese Verbände waren im Jahre 1889 russischerseits gekündigt, und bis zum Jahre 1895 bestanden keine direkten Tarife, so daß der Güterverkehr an der Grenze auf die Umkartierung angewiesen war, außer den schon im Kapitel I erwähnten direkten Tarifen, die von russischen Stationen bis zu ost- und westpreußischen Hafenstationen unter der Bedingung gewährt waren, daß das Getreide oder Mehl von den diesseitigen Häfen seewärts zur Wiederausfuhr gelangte.

Am $\frac{\text{10. Februar}}{\text{29. Januar}}$ 1894 wurde der deutsch-russische Handelsvertrag geschlossen. Das Schlußprotokoll zu Artikel 19 dieses Vertrages enthält folgendes Übereinkommen:

„Die vertragschließenden Teile werden einander im Eisenbahntarifwesen, insbesondere durch Herstellung direkter Frachttarife, thunlichst unterstützen. Namentlich sollen solche direkten Frachttarife nach den deutschen Hafenstädten Danzig (Neufahrwasser), Königsberg (Pillau) und Memel zur Vermittlung sowohl der Ausfuhr als auch der Einfuhr nach Rußland den Bedürfnissen des Handels entsprechend eingeführt werden.

[1] So wurde das Getreide zwischen russ. Stationen einerseits und den böhmischen Stationen Bodenbach, Tetschen und Reichenberg andererseits über Sosnowitze-Mittelwalde durchschnittlich mit 3,64—2,37 Pf. pro tkm befördert. Anlage zu den Verhandlungen des preuß. Hauses der Abgeord. 1885 Bd. 1.

„Zugleich sollen die Frachtsätze für die im russischen Eisenbahntarif zum Getreide gerechneten Artikel, sowie für Flachs und Hanf, von den russischen Aufgabestationen bis zu den oben erwähnten Hafenstädten nach denjenigen Bestimmungen gebildet und unter die am Transport beteiligten deutschen und russischen Bahnen verteilt werden, welche für die nach den Hafenstädten Libau und Riga führenden russischen Eisenbahnen jetzt in Kraft sind oder in Kraft treten werden. Die außer den Frachtsätzen erhobenen Zuschläge (Nebengebühren) sollen in gleicher Weise gebildet und der Betrag derselben nach den russischen Vorschriften unter die beteiligten Linien verteilt werden, wobei man darüber einverstanden ist, daß nur eine einzige Grenzgebühr, die den russischen und den deutschen zur Grenze führenden Bahnen zu gleichen Teilen zufällt, erhoben werden darf.

„Diese Verpflichtung bezieht sich nur auf die beiderseitigen Staatsbahnen, doch werden die beiden Regierungen dahin zu wirken suchen, daß die Privatbahnen bei der Tarifbildung und Frachtverteilung auf ihren Linien die gleichen Grundsätze anwenden. Sollten sich jedoch trotzdem die am Verkehr in einer der bezeichneten Richtungen beteiligten Privatbahnen diesen Grundsätzen der Tarifbildung und Verteilung nicht unterwerfen, so sollen diese Grundsätze auch für die Staatsbahnen der vertragschließenden Teile nicht mehr bindend sein.

„Die zur Zeit bestehenden Bestimmungen zur Regelung des Wettbewerbs zwischen Königsberg und Danzig bleiben in Kraft [1]."

Nach Abschluß dieses Vertrages werden vom $\frac{\text{20. März}}{\text{1. April}}$ 1895 bei den zwischen russischen (Polen wird dann ausgeschlossen) und preußischen Stationen für Getreide und alle wichtigeren Güter bestehenden, in den Verbandsgütertarifen bekannt gegebenen direkten Tarifen nur einmal die Nebengebühren berechnet und nach bestimmten Festsetzungen unter die beteiligten Eisenbahnverwaltungen verteilt. Dazu kommt noch, daß in dem vorerwähnten Falle die russischen Tarife auf den deutschen Bahnen nicht bloß für den Fall der überseeischen Ausfuhr der Transportobjekte gewährt werden — derartige Bestimmungen waren vor Abschluß des Handelsvertrages bis zum 1. September 1894 in Kraft — sondern daß an ihre Bewilligung nur die folgende Bedingung geknüpft ist: die betreffenden Waren dürfen nicht unmittelbar mit dem Eisenbahnwagen weiter geschickt werden, sondern

[1] Zu diesem Übereinkommen ist zunächst zu bemerken, daß die nach den deutschen Hafenstädten, wie nach Riga und Libau führenden russischen Bahnen im Staatsbesitz sind, während es sich bei den deutschen Bahnen nur um zwei Privatbahnen (Ostpreuß. Südbahn und Marienburg-Mlawaer Bahn) handelt.

sie müssen von demselben aus auf dem Wasser oder durch Landfuhrwerk weiter befördert oder auf Lager genommen werden.

Infolge der Einführung eines neuen uns schon bekannten Tarifschemas für Getreide im Jahre 1897 ist auch eine Neuregelung der Ausfuhrtarife für die preußischen Ostseehäfen notwendig geworden.

Mit Gültigkeit vom $\frac{\text{20. Dezember 1897}}{\text{1. Januar 1898}}$ ist an Stelle des geltenden Ausfuhrtarifes vom Jahre 1895 bezw. 1893 ein neuer Getreidestaffeltarif für den Export getreten, welcher schon bei der Behandlung der russischen Ausfuhrtarife dargestellt wurde.

Zwischen den russischen und preußischen Häfen wurde ein Unterschied in der tarifarischen Behandlung nicht gemacht, und die russische Tarifstaffel ist bis zum preußischen Hafenplatz (Königsberg) in derselben Weise durchgerechnet worden wie nach den russischen Hafenplätzen.

Zwischen Danzig und Königsberg ist im allgemeinen ein fester Frachtunterschied von 7,38 Rbl. für den Wagen von 12 285 kg (750 Pud)[1] aufrecht erhalten worden. Nur im Verkehr von den Stationen der russischen Südwestbahnen, der Moskau-Brester Bahn und der Poläßjeschen Bahnen ist dieser Unterschied um 1,23 Rbl. für den Wagen von 12 285 kg[2] zum Besten der Marienburg-Mlawaer Bahn erhöht worden. Die Transportpreise wurden von den russischen Stationen nach Memel und Pillau zu denselben Einheitssätzen berechnet wie nach Königsberg.

Nach Neufahrwasser, Danzig-Olivaerthor und Danzig-Weichselbahnhof wurden zu den Transportpreisen nach Danzig folgende Zuschläge hinzuberechnet:[3]

nach	von Stationen aus Polen		von anderen Stationen der russischen Eisenbahnen	
	für die Wagenladung (750 Pud) in Kopeken	für 100 kg in Pf.	für die Wagenladung (750 Pud) in Kopeken	für 100 kg in Pf.
Neufahrwasser	166	292	111	194
Danzig-Olivaerthor . . .	55	97	37	65
Danzig-Weichselbahnhof .	129	227	86	151

[1] Für den Wagen von 10 000 kg (610 Pud) 6 Rubel, wie im Tarif 1893, zu Gunsten Königsbergs.

[2] Für den Wagen von 1000 kg um 1 Rubel, also auf 7 Rubel; für den Wagen von 12 285 kg auf 8,61 Rubel.

[3] Sbornik-Tarifow (Tarifsammlung) Nr. 904. Russisch-deutscher Verkehrstarif Nr. 6341.

Tabelle XIV. Ausnahmetarife

für die Beförderungen von Getreide u. s. w. in Wagenladungen von Stationen der Eisenbahnen des polnischen Rayons: Warschau-Terespol-, Iwangrod-Dombrowo-, Weichsel-, Petersburg-Warschau und Südwest-Bahnen nach Königsberg und Danzig.

Nach Stationen / Von Stationen	Königsberg: Entfernung in Werst	Königsberg: über	Königsberg: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: I., II. u. III. Kateg.	Königsberg: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: IV. Kateg.	Danzig: Entfernung in Werst	Danzig: über	Danzig: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: I., I. u. III Kateg.	Danzig: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: IV. Kateg.
Warschau-Terespol-Bahn:								
Warschau-Praga	436	Praga-Mlawa-Allenstein	645,0	762,1	311	Warschau-Mlawa	560,0	677,1
Milosna	450		657,6	774,7	323		578,3	695,4
Nowo Minsk	463		670,7	787,7	341		594,4	711,5
Mrosy	446	Praga-Mlawa-Allenstein oder Siedletz-Malkin-Bialystok-Grajewo	664,6	782,0	358		609,6	726,7
Kotun	428		658,2	775,3	376		625,7	742,8
Siedletz	414		635,5	752,7	390		635,5	752,7
Lukow	440		661,5	778,5	416		661,5	778,5
Miedzyrzecze	452	Praga-Mlawa-Allenstein oder Brest-Grajewo	674,0	791,1	442		674,0	791,1
Biala	430		674,0	791,1	465		674,0	791,1
Chotylow	415	Brest-Grajewo	660,6	777,6	480		701,2	818,3
Terespol	396		643,6	760,7	499		708,0	825,0
Brest I	391		639,1	756,2	505		699,1	816,2
Muchawetz	394		641,8	758,9	509		713,7	830,7
Tomatschewo	435		678,5	795,5	551		751,0	868,0
Wlodawa	450		691,9	808,9	567		765,0	882,0
Ugrusk	475		714,2	831,3	553	Chelm-Mlawa	763,0	880,1
Chelm	496		733,0	850,1	—		—	—
Telaki	367	Malkin-Warschau-Mlawa-Allenstein oder Malkin-Bialystok-Grajewo	617,6	734,7	401	Warschau-Mlawa	617,6	734,7
Komarowo	372		622,1	739,2	406		622,1	739,2
Ostrolenka	373	Lapy-Bialystok-Grajewo	623,0	740,1	438		663,7	780,7
Tscherwony Bor	339		592,6	709,7	472		675,7	792,8

Sokolow	387	Siedletz-Warschau-Mlawa od. Malkin-Bialystok-Grajewo	635,5	752,7	417	Siedlec-Warschau-Mlawa	635,5	752,7
Wrony	309	Lapy-Bialystok-Grajewo	564,9	682,0	467	Lapy-Warsch.-Mlawa	663,7	780,7
Iwangrodo-Dombrowo-Bahn:								
Garbatka	519		725,9	842,9	416		661,5	778,5
Jedlnia	540		744,6	861,7	437		680,2	797,3
Radom	553		756,3	873,3	450		691,9	808,9
Jastrzomb	573		774,1	891,2	470		709,8	826,8
Skarzysko	590		789,3	906,4	487		725,0	842,0
Suchedniew	599		797,4	914,5	497		733,0	850,1
Sagnansk	617		813,5	930,6	514		749,1	866,2
Kielzy	632	Iwangrod-Mlawa-Allenstein	826,9	944,0	529		762,5	879,3
Chentziny	651	od. Iwangrod-Lukow-Siedletz-	843,9	961,0	548	Iwangrod-Mlawa	779,5	896,6
Andrzejow	673	Malkin-Bialystok-Grajewo	863,6	980,7	570		799,2	916,3
Sendziszew	691		879,7	996,7	588		815,3	932,4
Miechow	714		900,2	1017,3	611		835,9	952,9
Wolbrom	728		912,8	1029,8	625		848,4	965,4
Olkusz	749		931,5	1048,6	646		867,2	984,2
Werzbnik	607		804,6	921,6	504		740,2	857,2
Kunow	622		818,0	935,0	519		753,6	870,7
Ostrowiec	634		828,7	945,8	531		764,3	881,4
Tomaschew	571	Koluschki-Warschau-Mlawa-	763,7	880,8	436	Koluschki-Warschau-	679,4	796,4
Opotschno	596	Allenstein	786,1	903,2	461	Mlawa	701,7	818,8
Konsk	626	Iwangrod-Mlawa-Allenstein od. Iwangrod-Lukow-Malkin-	822,0	939,1	523	Iwangrod-Mlawa	757,6	874,7
Nieklan	613	Bialystok-Grajewo	811,6	928,7	514		749,7	866,8
Weichsel-Bahn:								
Konopki	237		494,7	578,3	204		462,4	497,6
Ciechanow	252		509,4	614,9	219		477,1	534,1
Gonsotzin	269		525,8	642,9	236		493,7	575,6
Nasselsk	287	Mlawa-Allenstein	543,5	660,6	254	über Mlawa	511,2	619,5
Nowo-Georgiewsk	302		558,2	675,3	269		525,9	642,9
Nowy-Dwor	306		562,4	679,5	273		529,8	646,8
Jablonna	320		575,8	693,0	287		543,4	660,5

Tabelle XIV. (Fortsetzung.)

Von Stationen / Nach Stationen	Königsberg: Entfernung in Werst	Königsberg: über	Königsberg: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: I., II. u. III. Kateg.	Königsberg: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: IV. Kateg.	Danzig: Entfernung in Werst	Danzig: über	Danzig: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: I., II. u. III. Kateg.	Danzig: Beförderungspreise pro Tonne in Kopeken: IV. Kateg.
Praga	437	Mlawa-Allenstein	642,1	759,2	301	über Mlawa	557,1	674,1
Warschau	440		645,0	762,1	304		560,0	677,1
Otwock und Wawer	461		665,1	782,2	325		580,1	697,2
Pilawa und Zelestinow	485		686,8	803,9	350		602,4	719,5
Swangrod und Shitschin	498	Mlawa-Allenstein oder Lukow-Malkin-Bialystok-Grajewo	707,3	824,4	396		643,6	760,7
Nowo Alexandria und Golomb	520		727,2	844,3	419		664,1	781,2
Nalentschow u. Klementowitze	544		748,4	865,5	442		684,7	801,8
Lublin und Konopnitza	565	Mlawa-Allenstein oder Chelm-Brest-Grajewo	767,5	884,6	464		704,4	821,5
Minkowitze	551		762,3	879,0	477		716,0	833,1
Trawniki	532		733,0	850,1	497		733,0	850,1
Pajjowetz	515		733,0	850,1	513		733,0	850,1
Chelm	496	Mlawa-Allenstein	733,0	850,1	531		733,0	850,1
Torogusk	517	Mlawa-Allenstein oder Chelm-Brest-Grajewo	751,8	868,9	550		751,8	868,9
Luboml	535		767,9	885,0	568		767,9	885,0
Maciejow	527	Mlawa-Allenstein oder Kowel-Grajewo	760,7	877,8	589		799,5	916,6
Kowel II	—		—	—	614		802,4	919,5
Leopoldow	480	Mlawa-Allenstein oder Lukow-Malkin-Bialystok-Grajewo	700,9	818,0	414		659,7	776,7
Krzywda	462		675,8	792,8	432		675,8	792,8
Petersburg-Warschau-Bahn:								
Schtschepetowo	315	Bialystok-Grajewo	570,7	687,8	423	Warschau-Mlawa	638,2	755,3
Tschischow	330		584,6	701,6	408		633,3	750,4
Malkin	352	Warschau-Mlawa-Allenstein oder Bialystok-Grajewo	604,2	721,3	386		604,2	721,3
Seleneh	366		604,2	721,3	372		604,2	721,3

Lochow	380	Warschau-Mlawa-Allenstein oder Bialystok-Grajewo	604,2	721,3	358	Warschau-Mlawa	604,2	721,3
Tluszcz	399		630,1	747,1	339		592,6	709,7
Wolomin	414		635,2	752,3	323		578,3	695,4
Südwest-Bahnen:								
Mysowo	485	über Grajewo	723,2	840,2	602	Brest-Warschau-Mlawa	796,3	913,3
Krymno	465		705,3	822,4	581		777,8	894,9
Sabolotje	452		693,7	810,7	568		766,2	883,3
Malorytо	431		674,9	792,0	548		748,0	865,0
Alexandria	411		657,0	774,1	528		730,1	847,1
Brest II	391		639,1	756,2	—		—	—
Lyszczyze	367		617,6	734,7	532		720,7	837,8
Wyssoko-Litowsk	350		602,4	719,5	549		726,8	843,9
Kleszczeli	332		586,3	703,4	540	Bialystok-Warschau-Mlawa	716,3	833,4
Grigorowtze	319		574,6	691,7	527		704,6	821,7
Gajnowka	336		589,9	707,0	544		719,9	837,0
Bielsk	308		563,9	681,0	516		693,9	811,0
Radziwillow, transit	—		832,6	832,6	—	Kowel-Mlawa	892,6	
Bogdanowtze	—		1075,7	1075,7	—		1135,7	
Proskurow	—		1036,2	1036,2	—		1096,2	
Tschernyj Ostrow	—		995,4	995,4	—		1055,4	
Wojtowtze	—		954,5	954,5	—		1014,5	
Wolotschisk, loco	—		950,7		—		1010,7	
" transit	—		896,9		—		956,9	
Kalarasz	—		1334,1		—		1394,1	
Korneschty	—		1284,1		—		1344,1	
Pyrlitza	—		1236,6		—		1296,6	
Ungheni, loco	—		1201,6		—		1261,6	
" transit	—		1110,5		—		1170,5	
Kulmskaja	—		1349,1		—		1409,1	
Tschadyr-Lunga	—		1294,1		—		1354,1	
Tarаklia	—		1246,6		—		1306,6	
Trojanow-Wal	—		1191,6		—		1251,6	
Wolkoneschty	—		1131,6		—		1191,6	
Etulea	—		1071,6		—		1131,6	
Reni, loco	—		998,1		—		1058,1	
Nowosselitza, transit	—		—		—		1353,0	1470,1

Tabelle XIV. (Fortsetzung.)

	Für	Nebengebühren					
		Zum Besten der Deutschen Eisenbahnverwaltungen	Zum Besten der Russischen Eisenbahnverwaltungen	Überhaupt	Zum Besten der Deutschen Eisenbahnverwaltungen	Zum Besten der Russischen Eisenbahnverwaltungen	Überhaupt
		Kopeken	Kopeken	Rubel	Kopeken	Kopeken	Rubel
1. Von den Stationen Radziwillow transit, Wolotschisk transit, Ungheni transit und Nowoselitze transit	100 kg 12 285 kg	3,20 395,—	2,01 248,—	0,052 6,43	3,20 395,—	2,01 248,—	0,052 6,43
2. Von den Stationen Tomaschew und Opoczno	100 kg 12 285 kg Wag.	3,20 395,—	7,89 [1] 972,— [1]	0,111 13,67	3,20 395,—	7,89 [1] 972,— [1]	0,111 13,67
3. Von den Stationen Kowel und Brest, sowie von den Stationen der Südwestbahnen, außer den Stationen Radziwillow transit, Wolotschisk transit, Ungheni transit, Nowoselitza transit und von den Stationen der Strecke Myszowo-Bielsk-Gajnowka	100 kg Wagenlad. 12 285 kg	3,20 395,—	3,87 477,—	0,071 8,72	4,20 518,—	3,87 477,—	0,081 9,95
4. Von anderen Stationen	100 kg 12 285 kg	3,20 395,—	3,87 477,—	0,071 8,72	3,20 395,—	3,87 477,—	0,071 8,72

[1] Zwei Umladungen — in Koluschki und in Warschau.

Die Beförderungspreise von den Stationen des polnischen Rayons und von einigen Stationen der Südwestbahnen nach Königsberg und Danzig wurden ausnahmsweise nach besonderen Tabellentarifen festgesetzt. Dieselben sind in Tabelle XIV dargestellt. Die Transportpreise nach den hier erwähnten deutschen Eisenbahnstationen wurden von den russischenStationen nach dem kürzesten Schienenweg berechnet, und folgende Umwegrouten wurden zugelassen:

Nach Königsberg (Pillau):

1. Von den Stationen Negoreloje, Fanipol, Minsk und Homel und von den Stationen südlich und östlich von denselben, mit Ausnahme der Moskau-Kiew-Woronesh Eisenbahn und Charkow-Nikolajewbahn (Sumski-Destrikt) — über Bialystock-Grajewo (kürz. Weg über Wilejka-Wirballen).
2. Von den Stationen der Strecken Kursk-Woronesh und Kursk-Kobyshtschi der Mosk.-Kiew-Woroneshbahn — über Bachmatsch-Homel-Bialystock-Grajewo, sowie Kiew-Grajewo (kürz. Weg über Bachmatsch-Wilejka-Wirballen).
3. Von den Stationen der Strecke Meresa-Woroshba (außer St. Lubotin) der Charkow-Nikolajewbahn — über Woroshba-Bachmatsch-Homel-Grajewo, sowie Woroshba-Kiew-Grajewo (kürz. Weg über Woroshba-Bachmatsch-Wilejka-Wirballen).

Nach Danzig (Neufahrwasser):

Von Stationen der Strecken Kursk-Kruty und Kursk-Woronesh der Mosk.-Kiew-Woroneshbahn — über Kiew-Kowel-Warschau-Mlawa (kürzerer Weg über Bachmatsch-Homel-Brest-Warschau-Mlawa).

Diese Abweichung von dem allgemeinen Princip wurde zugelassen, teils um mehrere Wege für die Beförderung des auf den Stationen zusammenfließenden Getreides zur Verfügung zu haben, teils um mit alten Beziehungen, an die sich der Handel im Laufe der Jahre gewöhnt hat, nicht zu brechen[1].

[1] Wie aus dem Journale des Tarifkomitees vom Jahre 1893 (S. 128/29) zu entnehmen ist, hat diese Regelung der Verkehrsleitung über Grajewo (Prostken) gegenüber Wirballen (Eydtkuhnen) die Bewilligung des Tarifkomitees erlangt, wegen besonderer Verdienste der Ostpreußischen Südbahn, welche den Interessen der russischen Regierung jede Mitwirkung beständig erwies, die bestmöglichen Bequemlichkeiten der Beförderung in dieser Richtung leistete und bedeutende Aufwendungen zur Einrichtung der Getreideniederlagen, sowie zur bequemeren Umladung des Getreides auf die Wasserfahrzeuge machte, so daß, trotzdem im Verkehr mit Königsberg die meisten Eisenbahnen die kürzesten Schienenwege über Wirballen haben, neun Zehntel aller Getreidetransporte die Umwege über Grajewo machten.

Bei der Beförderung von Getreide u. s. w. von den russischen Stationen nach verschiedenen anderen Bestimmungsstationen Deutschlands, sowie nach den oben erwähnten Hafenstädten auf allen anderen Umwegen, erfolgt die Tarifierung nach dem wirklichen Durchlauf der Transporte auf den russischen Eisenbahnen bis zu den Grenzstationen nach dem allgemeinen Tarifschema; die Beförderungspreise von den letzteren bis zur deutschen Bestimmungsstation sind nach den Tarifen der deutschen Eisenbahnen berechnet.

Getreidesendungen nach den vorstehend benannten deutschen Hafenplätzen müssen, um den Wagenladungstarif zu genießen, in folgenden Mengen aufgeliefert werden:

Kleie aller Art, Malz (Malzkeime), Hanf-Sonnenblumen- und Mohnsamen, Mohn- und Sonnenblumenköpfe in Mengen nicht unter 610 Pud (10 000 kg), alle übrigen Getreidesendungen jedoch in Mengen von nicht unter 750 Pud (12 285 kg).

Direkte Frachtsätze nach den vorstehend benannten ausländischen Hafenplätzen werden nur von denjenigen russischen Stationen berechnet, für die feste Werstentfernungen in einer vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten herausgegebenen Werstentfernungstabelle angegeben sind[1]. Findet sich in dieser Tabelle eine russische Versandstation nicht vor, so wird von dieser Station bis zur ersten auf der Route gelegenen Station, die sich im Werstverzeichnis befindet, die Fracht nach der Formel für den internen Verkehr und von da ab erst bis nach Königsberg oder Danzig nach der Exportformel berechnet.

Die Nebengebühren für Getreidesendungen nach den ausländischen vorbenannten Hafenplätzen sind dieselben, die im Verkehr nach den russischen Häfen erhoben werden. Für die Übergabe von der russischen auf die deutsche Bahn werden 0,33 Kop. für das Pud berechnet.

Die Teilung dieser Gebühren zwischen den russischen und deutschen Eisenbahnen geschieht in folgender Weise:

(Tabelle siehe nächste Seite.)

Die Wiegegebühr beträgt auf den russischen Stationen 0,20 Kop. pro Pud = 1,22 Kop. für 100 kg (2,6 Pf.) oder 1,50 Rbl. für den Wagen zu 12 285 kg (750 Pud). Die Gebühren für das Verwiegen, für die Hergabe von Vorsatzbrettern, für die Ausrüstung der Wagen mit sogenannten Ärmelsäcken (Tschecholl), sowie die Rampengebühr (1/5 Kop.

---

[1] Tablicy powerstnych rasstojanij ot stancij rossijskich shelesnych dorog etc. Petersburg 1897. In dieses Werstentfernungsverzeichnis sind jedoch fast alle russ. Stationen aufgenommen worden.

	für das Pud Kop.	für 1 Wagen 750 Pud (12285 kg) Rubel	für 6,1 Pud. (100 kg) Kop. = Pf.
1. Aufladegebühr[1]:			
für die russischen Eisenbahnen	0,22	1.65	1,34 = 2,9
„ „ deutschen „	—	—	— —
2. Stationsgebühr:			
für die russischen Eisenbahnen	0,25	1.87,5	1,525 = 3,3
„ „ deutschen „	0,25	1.87,5	1,525 = 3,3
3. Abladegebühr:			
für die russischen Eisenbahnen	—	—	— —
„ „ deutschen „	0,11	0.83	0,67 = 1,4
4. Grenzübergabegebühr:			
für die russischen Eisenbahnen	0,165	1.24	1,005 = 2,2
„ „ deutschen „	0,165	1.24	1,005 = 2,2

pro Pud) werden nach den internen Bestimmungen der russischen Eisenbahnen berechnet.

Die an der russisch-deutschen Grenze zur Erhebung kommenden bahnseitigen Zollabfertigungsgebühren betragen:

Auf der russischen Grenzstation 0,40 Rbl. für den Wagen, daneben kommen die Kanzlei- und Deklarationsgebühren besonders zur Erhebung.

Auf der preußischen Grenzstation

an Zollabfertigungsgebühren	0,60 Mk.
und an statistischer Gebühr	0,10 „
zusammen für den Wagen	0,70 Mk.

Für die zu den Sätzen dieses Ausfuhrtarifs zur Beförderung kommenden Mehl- und Grütze-(Graupen-)Sendungen tritt eine Ermäßigung in der Weise ein, daß die Bestimmungsstation bei der Auslieferung der Sendungen bezw. Frachtzahlung des Empfängers von der auf die russischen Strecken entfallenden tarifmäßigen Fracht 20 % in Abzug bringt und diesen Betrag dem Empfänger zurückerstattet.

Die nach Königsberg, Pillau, Danzig, Neufahrwasser und Memel adressierten Getreide- u. s. w. Sendungen in Säcken werden auf den russischen Grenzstationen umgeschüttet und von da in eigens dazu hergerichteten Wagen lose nach den eben genannten Stationen weiter befördert, wenn die Zollabfertigung der Verwaltung der russischen Bahnen überlassen ist. Das

[1] Die Aufladegebühr zu 1. bleibt außer Berechnung, wenn die Verladung des Getreides u. s. w., auf Grund der einschlägigen Vorschriften der russischen Eisenbahnen, vom Absender erfolgt.

Umschütten der Sendungen wird unentgeltlich besorgt. Sollen die den russischen Bahnen zur Zollbereinigung überwiesenen Sendungen in Säcken weiter befördert werden, so muß die Absicht im Frachtbriefe ausgesprochen sein.

Von der losen Beförderung sind ausgeschlossen: Graupen, Grütze, Mehl und Mühlenfabrikate, ausgenommen Kleie, sowie solche Wagenladungen, die aus verschiedenen Partien Getreide, Hülsenfrüchte oder Sämereien bestehen und dies aus dem Frachtbriefe durch Trennung der Partien hervorgeht. Für Kleie gelten die vorstehenden Bestimmungen für Getreide- u. s. w. Sendungen.

Die Fracht für Getreide- u. s. w. Sendungen, welche von der Grenzstation lose befördert werden, wird für die ganze Strecke bis zur Adreßstation nach dem Gewicht der Sendung auf der Versandstation erhoben, und wird das Gewicht der auf der Grenzstation zurückgezogenen leeren Säcke bei der Frachtberechnung nicht abgesetzt.

Die bei der Umladung der Getreide- u. s. w. Sendungen in Grenzstationen leer gewordenen Säcke werden auf den russischen Eisenbahnen zu dem Einheitssatz $^{1}/_{45}$ Kop. pro Pudwerst (= 2,74 Pf. pro Tonnenkilometer) mit regelmäßigen Prozent-Abzügen über 200 Werst[1] zurückbefördert. Die Aufgabe der leeren Säcke einschließlich Verpackung wird von den russischen Eisenbahnen unentgeltlich ausgeführt.

Für die nach den Ausfuhrtarifen zur Beförderung gelangenden Getreide- u. s. w. Sendungen (ausgeschlossen Mehl), welche in Grenzstationen[2] in loser Schüttung umgeladen werden, kommen Verschlußgebühren oder besondere Gebühren für die Gestellung der zum obigen Zweck besonders eingerichteten Specialwagen nicht zur Erhebung.

Zur Beförderung in loser Schüttung werden auf den russischen Versandstationen folgende Getreide- u. s. w. Arten zugelassen: Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Spelz, Mais, Erbsen, Fisolen, Bohnen, Linsen, Wicken, Tschina (Platterbsen), Kleie, Samenpreßlinge.

Seit dem $\frac{\text{30. Juni}}{\text{12. Juli}}$ 1898 wird für Sendungen von Kleie, Samenpreßlingen und Ölsamen auf den russischen Strecken bei Entfernungen bis zu 130 Werst von den baltischen Häfen und allen Westgrenzorten nördlich

[1] Über 200 Werst werden 10 %, 500 Werst — 15 %, 1000 — 20 %, 1500 — 25 % und 2000 Werst — 30 % von den nach der Taxe von $^{1}/_{45}$ Kop. für die Pudwerst berechneten Frachtsätzen abgezogen.

[2] Auf Eisenbahnlinien mit mitteleuropäischer Spurweite, nämlich Warschau-Alexandrowo und Warschau-Sosnowice kann diese Umladung nicht auf den Grenzstationen, sondern in den Anfangs- oder Zwischenstationen erfolgen.

von Wolotschisk die Stationsgebühr in dem nachstehend angegebenen erhöhten Maße erhoben[1]:

bis zu einer Entfernung von	für Kleie und Samenpreßlinge			für Ölsamen		
	für 1 Pud Kop.	für 100 kg (6,1 Pud) Kop.	Pf.	für 1 Pud Kop.	für 100 kg (6,1 Pud) Kop.	Pf.
10 Werst	3,50	21,35 oder	46,12	2,50	15,25 oder	32,94
11— 20 "	3,25	19,83 "	42,83	2,25	13,73 "	29,66
21— 30 "	3,00	18,30 "	39,53	2,00	12,20 "	26,35
31— 50 "	2,75	16,78 "	36,24	1,75	10,68 "	23,07
51— 75 "	2,22	13,73 "	29,66	1,50	9,15 "	19,76
76—130 "	1,75	10,68 "	23,07	1,25	7,63 "	16,48

Die russischen Tarife für Getreide und Ölsamen weichen im übrigen nur insofern von einander ab, als für letztere die erste Staffel, für welche die höchsten Streckensätze von 4,94 Pf. pro Tonnenkilometer berechnet werden, bis 260 Werst gegenüber 180 Werst für Getreide reicht; hierdurch erhöht sich die Gesamtfracht für Ölsamen auf alle weiteren Entfernungen um 14,40 Rbl. oder 31,10 Mk.

Vergleichen wir beispielsweise den vorerwähnten neuesten russischen Tarif zur Ausfuhr mit dem gleichen Tarif von 1893, so ergiebt sich, daß der neue dem alten gegenüber für die erste Staffel bis 180 Werst eine unbedeutende Ermäßigung des Frachtsatzes enthält; von dieser Entfernung

[1] Diese Maßregeln wurden, wie die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ mitteilt, aus folgenden Gründen eingeführt. Nach dem System der seit dem 1./13. November 1897 gültigen Getreidetarife gestaltete sich die Beförderung auf einer Entfernung von 540 Werst im inneren Verkehr billiger als auf einer gleichen für den Ausfuhrverkehr bis zu den baltischen Häfen und den Endstationen der Westgrenze. Diese Tarife wurden mit Rücksicht auf die Bedürfnisse im Inlande eingeführt, damit den Ausländern russisches Getreide nicht billiger geliefert werde, als dem inländischen Konsumenten. Die russischen Getreidehändler haben aber sehr bald Mittel gefunden, um diese Bestimmung illusorisch zu machen und zwar durch folgende Manipulation. Anstatt z. B. das zur Ausfuhr bestimmte Getreide aus Dwinsk direkt nach Libau nach jenem höheren Ausfuhrtarif zu befördern, schickte der Getreidehändler das Getreide von Dwinsk zunächst nach Preekuln (Station 38 Werst vor Libau), wohin dasselbe nach dem billigeren inneren Tarif befördert wird, und von Preekuln nach Libau weiter nach dem besonderen Ausfuhrtarife unter Zuzahlung der Zuschlagsabgaben: 0,50 Kop. vom Pud für Stationskosten, 0,33 Kop. für Umladung und 0,20 Kop. für Aufbewahrungskosten. Für Getreide ist die Ersparnis durch diese Manipulation nur eine sehr geringe, groß ist sie dagegen für Ölsamen, Ölkuchen und Kleie. Infolgedessen hat das Conseil für Tarifangelegenheiten Maßnahmen nur für diese Güter ausgearbeitet, die in einer bedeutenden Erhöhung der Abgaben für Stationskosten bei Umladung an Punkten in der Nähe der Baltischen Häfen und aller Westgrenzorte bestehen.

bis zu 980 Werst kamen in dem früheren Tarif 1,82 Pf. pro Tonnenkilometer in Zuschlag. Der neuere teilt diese Strecke in drei Staffeln, für welche teils höhere, teils niedrigere Sätze als der von 1,82 Pf. zur Erhebung gelangen Für die letzte Staffel bei dem älteren Tarif — bei 980 Werst, bei dem neuen bei 1120 Werst beginnend —, betrug der angestoßene Streckensatz bei dem älteren Tarife 1,01 Pf. pro Tonnenkilometer gegenüber dem gegenwärtigen, der 1,07 Pf. beträgt.

Wenden wir diese Frachtsätze auf eine Wagenladung Getreide von 10 000 kg und für eine Strecke von 1233 km an (d. h. die Strecke, welche das russische Getreide für das Jahr 1895 nach Königsberg durchschnittlich durchlaufen hat), so ergiebt sich nach dem älteren Tarif eine Gesamtfracht von 271,40 Mk. + 17,90 Mk. Nebengebühr, zusammen 289,30 Mk., nach dem neuen aber eine solche von 273,00 Mk. + 15,27 Mk. Nebengebühr, zusammen 288,27 Mk., also annähernd die gleichen Gesamtfrachtkosten.

Eine bedeutende Erleichterung in den Getreide- u. s. w. Versendungen aus Rußland nach deutschen Binnenstationen wurde erst in den letzten Zeiten eingeführt. Danach tritt für Getreide- u. s. w. Sendungen von russischen Eisenbahnstationen nach deutschen und niederländischen Stationen (mit Ausnahme der Hafenstädte Königsberg, Pillau, Danzig, Neufahrwasser und Memel) über Alexandrowo und Sosnowice vom 1./13. August 1898 ein direkter Tarif in Kraft[1], dessen Sätze für das effektive Gewicht des Transportgutes, das in einem Wagen aufgenommen ist (aber nicht unter 610 Pud bei Transporten von Kleie und Ölsamen, und nicht unter 750 Pud bei den übrigen Getreidearten[2]), berechnet werden.

Der Tarif für die ganze Strecke wird in der Weise gebildet, daß die Frachtsätze westlich und östlich von Alexandrowo bezw. Sosnowice aneinander gefügt werden, und zwar: 1. von der russischen Abgangsstation bis Alexandrowo oder Sosnowice nach dem Ausfuhrtarif in Rubeln und 2. von Alexandrowo oder Sosnowice bis zum Bestimmungsort nach den allgemeinen für derartige Wagenladungen geltenden Tarifen in deutscher Währung.

Im ganzen sind 83 Stationen in Deutschland und den Niederlanden in den direkten Verkehr aufgenommen; darunter befinden sich: Amsterdam (loco und transit), Bamberg, Berlin, Breslau, Würzburg, Dresden, Kattowitz, München, Nürnberg, Oderberg, Rotterdam (loco und transit), Thorn, Vlissingen und Chemnitz u. s. w.

---

[1] Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Ausnahmetarif 7 b. Bromberg.

[2] Mit Ausnahme der Warschau-Wiener Eisenbahn. Die Frachtsätze von den Stationen dieser Bahn gelten für Getreide- 2c. Sendungen von 10 000 kg (610 Pud) in einem Wagen.

Außer den festgesetzten Tarifzahlungen werden noch folgende Nebengebühren zu Gunsten der russischen Eisenbahnen erhoben:

	für 6,1 Pud (100 kg)
Aufladegebühr	1,34 Kop.
Stationsgebühr	1,53 „
Grenzübergabegebühr	1,01 „
Specialkosten des direkten internationalen Verkehrs	1,83 „
Zusammen	5,71 Kop.

Ebenso sind die Nebengebühren bei deutschen Bahnen mit der Ermäßigung von 50 % eingerechnet, und zwar 6 Pf. für 100 kg.

Im übrigen gelten dieselben Bestimmungen, wie bei den direkten Frachtsätzen von russischen Stationen nach Königsberg und Danzig[1].

---

[1] Wir geben hier 2 Beispiele zur Ermittelung der niedrigsten Gesamtfracht.

1. Es soll die Fracht für Mehl von Kursk nach München ermittelt werden.

Für Mehl betragen die Sätze: über Sosnowice für 1 Tonne

a) von Kursk I ab Schnittpunkt östlich 1379 Werst (nach dem Ausfuhrtarif) . . . . Rbl. 13,76
20 % für Mehl „ 2,75
Rbl. 11,01
Nebengebühren „ —,57
Rbl. 11,58[1] = 25,01 Mk.

b) nach München II ab Schnittpunkt westlich 812 km (nach dem Tarif 4,5 + 6) . . . . 37,14 „
zusammen 62,15 Mk.

Hiernach ist der Frachtsatz mit 62,15 Mk. pro Tonne (ohne Zoll und Zollabfertigungsgebühren) als der billigste der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

2. Es soll die Fracht für Kleie von Tomsk nach Berlin ermittelt werden.

Für Kleie betragen die Schnittfrachtsätze:

a) von Tomsk ab Schnittpunkt östlich 4967 Werst. — über Alexandrowo für 1 Wagen 610 Pud (10 000 kg)
von Tomsk bis Tscheljabinsk nach dem inneren Tarif 1629 Werst Rbl. 135,79
von Tscheljabinsk nach Alexandrowo nach dem Ausfuhrtarif 3347 Werst. . . . . Rbl. 241,68 Rbl. 377,47
für Überführung über die Wolga . . . „ 9,15
„ Nebengebühren . . . . „ 5,71
Rbl. 392,33 à Kurs[1] = 847,43 Mk.

b) nach Berlin II ab Schnittpunkt westlich 402 km (nach d. Tarif 3,5 + 6) 146,70 „
zusammen 994,13 Mk.

Hiernach ist der Frachtsatz mit 994,13 Mk. pro Wagen (10 000 kg) als der billigste der Frachtberechnung zu Grunde zu legen.

[1] 100 Rbl. = 216 Mk.

Der Unterschied in diesem direkten Tarif gegenüber dem früheren Zustande ist der, daß jetzt eine Getreide- oder Mehlladung von einer inneren russischen Station aus unmittelbar nach einer inneren deutschen Station aufgegeben werden kann, während früher nur zunächst bis zum Grenzort aufgegeben werden konnte und hier dann die Umkartierung, d. h. die neue Aufgabe an die innerdeutsche Bestimmungsstation der Sendung erfolgen mußte.

Die getroffene Anordnung, nach welcher seit dem 1./13. August 1898 ein direkter Tarif für Getreide u. s. w. eingeführt wurde, der für Alexandrowo und Sosnowice nach den westlich von Thorn belegenen Eisenbahnstationen bestimmt ist, soll vom 1. October 1898 ab auch für die Richtung über Wirballen, Grajewo und Mlawa in Kraft treten.

§ 3. Es ist nicht uninteressant, die Frage nach dem Zufuhrgebiete der beiden preußischen Ausfuhrhäfen Königsberg und Danzig, die ihrer geographischen Lage nach zum Teil auf das in Rußland gelegene Hinterland angewiesen sind, ziffermäßig zu beantworten[1].

Zu den beiden Ausfuhrhäfen haben wir noch die Grenzpunkte Wirballen, Grajewo und Mlawa mit hinzugenommen, weil über diese auch das gesamte für Königsberg und Danzig bestimmte Getreide u. s. w. eingeführt wird, und auf Grund unserer Zusammenziehung der Zahlen aller fünf Punkte (nämlich Königsberg, Danzig, Wirballen, Grajewo und Mlawa) der ganze Empfang über diese Grenzstationen festgestellt werden kann. Bemerkt sei noch, daß die für Wirballen, Grajewo und Mlawa notierten Mengen, ohne einen irgendwie nennenswerten Fehler zu begehen, als eingeführt verrechnet werden können, da keiner der drei Punkte eine größere Ortschaft ist, die ihren Bedarf durch Zufuhren aus dem Innern des Reiches deckt.

Nach dem vorliegenden statistischen Material[2] sind den fünf Bestimmungsstationen aus Rußland in Tausenden Tonnen zugeführt worden:

(Siehe Tabelle nächste Seite.)

Die einzelnen Getreidegattungen, wie sie zum Getreidetarif gehören, in Tausende Pud zerlegt, finden wir in der Tabelle XV[3].

---

[1] Entnommen den „Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896“ und sodann dem Aufsatze: „Die Durchsicht der russ. Getreidetarife im Jahre 1896“. Archiv für Eisenbahnwesen 1897.

[2] Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896 Heft 2.

[3] Die Berichte der deutschen Eisenbahnen über die Güterbewegung nach den ost- und westpreußischen Häfen (Pillau, Königsberg, Danzig, Neufahrwasser und Memel) weisen nebenstehende Ziffern auf:

im Jahre	Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa
1889	289	149	13	19	8
1890	218	113	17	8	12
1891	288	128	22	12	18
1892	147	47	7	15	8
1893	200	92	3	13	7
1894	338	120	4	9	12
1895	315	132	12	17	15

Aus diesen Tabellen läßt sich nun zunächst erkennen, daß nur Königsberg und Danzig mit größeren Mengen in Frage kommen, während das übrige über Wirballen, Grajewo und Mlawa eingeführte Getreide sich in engen Grenzen hält und etwa zu 60 % aus Futterkörnern, Kraftfutter und Weizenmehl besteht. Namentlich ist die Zufuhr an Kraftfutter in den letzten Jahren in der Zunahme begriffen, während Getreide eine rückwärts gehende Tendenz zeigt.

An den beiden Hauptbestimmungspunkten für die russische Getreideausfuhr, Königsberg und Danzig, läßt sich im großen und ganzen zunächst feststellen, daß im Laufe der Jahre 1893—1895 die Verhältnisse sich wieder ähnlich denen, die vor 1892 bestanden, gestaltet haben.

In dem Triennium 1889—1891 bezogen beide Plätze zusammen 1185 Tausend Tons und im folgenden Triennium 1893—1895 1197 Tauf. Tons, sodaß in der Gesamtmenge des eingeführten Getreides u. s. w. keine Änderung stattgefunden hat. Wohl ist eine solche eingetreten in Bezug auf die Verteilung der eingeführten Mengen unter die beiden Hafenplätze, indem

	1889—1891	1893—1895
Königsberg	795 000 t	853 000 t
Danzig	390 000 t	344 000 t

erhielten.

im Jahre	Weizen	Roggen	Hafer	Gerste	Mais, Hülsenfrüchte, Malz 2c.	Lein- und Ölsamen	Andere Samen	Mehl- u. Mühlenfabrikate
	in Tausend Tons							
1889	215	57	13	60	46	30	3	75
1890	108	26	22	24	40	46	3	55
1891	146	80	28	24	67	45	3	40
1892	43	22	8	15	38	25	2	17
1893	32	26	22	32	56	35	2	57
1894	44	44	26	64	123	56	2	89
1895	91	45	25	33	91	84	3	65

Tabelle XV. **Beförderung von Getreide u. s. w. nach den Ausfuhrpunkten in den Jahren 1889—1895.**

Bestimmungsstation	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstiges Getreide	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze und anderes Mehl	Ölkuchen, Kleie	Ölsamen	Überhaupt
		in Tausenden Pud										
Petersburg	1889	612	380	11 837	1110	283	5340	4893	1294	1683	1 640	28 992
	1890	1 042	2168	12 353	1552	246	4960	3421	1601	2001	6 305	37 649
	1891	2 800	2800	10 388	1417	507	5963	5053	1304	2403	1 132	33 767
	1892	2 788	389	8 227	2097	502	5500	6105	1519	2108	842	30 077
	1893	2 312	84	13 104	2042	643	7744	8865	2041	2911	1 235	40 981
	1894	2 333	151	19 808	1545	873	6900	7817	2421	2841	1 367	46 056
	1895	5 216	1945	17 198	1334	1282	7124	7241	2540	3859	2 120	49 859
Reval	1889	1 159	2040	7 786	1019	104	104	61	48	411	1 515	14 337
	1890	1 720	4321	4 396	1004	23	252	101	38	512	1 051	13 418
	1891	1 320	891	3 832	601	34	215	64	13	636	599	8 205
	1892	1 078	63	907	390	143	212	142	90	384	237	3 646
	1893	1 186	143	5 782	235	205	306	64	22	720	240	8 903
	1894	924	325	10 320	434	764	286	61	38	172	519	13 843
	1895	2 066	1255	7 616	730	719	346	65	33	81	655	13 566
Riga	1889	3 972	1541	6 720	2453	257	700	268	118	686	4 449	21 164
	1890	5 322	3043	4 878	3443	259	689	139	142	876	4 367	23 158
	1891	5 490	3608	6 270	1735	223	716	186	107	1122	3 807	23 258
	1892	1 694	1497	3 519	1902	225	784	206	158	749	2 606	13 340
	1893	2 229	1050	6 986	1659	260	828	256	226	1160	2 428	17 082
	1894	1 869	787	6 888	2584	284	981	256	212	1873	3 126	18 860
	1895	6 776	1018	5 543	2445	366	1106	312	266	1650	3 908	23 390
Libau	1889	8 392	239	22 924	1816	1689	212	153	34	2024	2 395	39 878
	1890	8 471	134	17 012	1419	1701	536	107	29	2195	2 679	34 183
	1891	9 418	121	13 946	1646	2298	282	138	160	1805	2 436	32 250

	1892	3 218	212	5 799	758	689	287	176	116	2882	2 171	16 308
	1893	2 020	175	17 756	785	1592	311	198	150	3511	1 643	28 141
	1894	1 870	269	31 736	412	3603	308	169	127	5069	1 465	45 028
	1895	3 414	196	23 632	510	2055	355	146	88	3955	1 713	36 094
Überhaupt nach Baltischen Häfen.	1889	14 135	4200	49 267	6398	2333	6447	5375	1435	4804	9 999	104 394
	1890	16 555	9666	38 639	7318	2229	6437	5768	1810	5584	14 402	108 409
	1891	19 028	7420	34 437	5398	3062	7176	5435	1584	5966	7 974	97 480
	1892	8 778	2161	18 452	5147	1559	6783	6629	1883	6123	5 856	63 371
	1893	7 747	1452	43 628	4721	2700	9189	9383	2439	8302	5 546	95 107
	1894	6 996	1532	68 752	4975	5524	8475	8303	2798	9953	6 477	123 787
	1895	17 502	4414	53 989	5019	4422	8931	7764	2927	9545	8 396	122 909
Königsberg	1889	2 640	7004	674	1669	1681	19	1	28	2298	1 660	17 674
	1890	1 116	4865	1 345	301	1444	17	3	3	2182	2 051	13 327
	1891	3 818	5319	1 596	978	2283	10	9	4	1747	1 829	17 592
	1892	518	2149	475	420	1502	2	1	1	2383	1 508	8 959
	1893	1 187	741	1 312	1333	2481	6	1	2	3466	1 647	12 176
	1894	2 067	2155	1 609	2580	5488	1	4	2	4526	2 166	20 598
	1895	2 518	3709	1 423	1259	3956	17	4	6	3490	2 838	19 220
Danzig	1889	518	3097	9	1622	440	25	—	7	2438	925	9 081
	1890	469	1822	16	860	264	41	8	4	2379	1 009	6 872
	1891	1 135	2716	75	475	800	104	1	3	1447	1 068	7 823
	1892	519	494	7	390	165	24	0	1	928	315	2 843
	1893	430	1037	8	714	391	23	1	1	2611	411	5 627
	1894	857	776	42	1102	433	9	1	1	3151	963	7 335
	1895	850	1703	17	717	365	9	0	4	2296	2 091	8 052
Grajewo	1889	127	60	54	95	108	192	25	97	345	44	1 147
	1890	37	40	37	21	17	187	5	16	127	21	508
	1891	46	56	36	22	95	186	8	95	179	11	733
	1892	58	52	78	11	256	199	5	78	166	14	917
	1893	4	5	145	7	70	178	—	23	342	52	826
	1894	3	3	74	3	11	206	—	38	220	11	569
	1895	104	7	257	22	10	242	24	41	345	12	1 064

Tabelle XV. (Fortsetzung.)

Bestimmungsstation	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstiges Getreide	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze und anderes Mehl	Ölkuchen, Kleie	Ölsamen	Überhaupt
		in Tausenden Pud										
Mlawa	1889	19	24	63	1	37	38	1	31	253	21	488
	1890	33	114	38	1	24	69	—	21	398	20	718
	1891	202	121	85	8	83	56	2	41	470	52	1120
	1892	23	10	178	2	17	27	1	66	130	16	470
	1893	11	7	87	4	15	17	—	18	264	13	436
	1894	23	8	84	5	53	28	—	33	517	9	760
	1895	11	8	88	2	66	52	5	56	631	3	922
Wirballen	1889	40	52	90	292	60	17	2	1	116	156	826
	1890	29	182	26	210	112	18	6	2	208	239	1032
	1891	259	278	108	193	131	21	9	1	115	241	1355
	1892	2	4	4	123	42	24	3	1	35	179	417
	1893	1	9	7	27	4	27	3	2	94	18	192
	1894	—	1	36	37	11	28	2	2	68	71	256
	1895	10	62	137	125	56	30	1	4	244	60	729
Sosnowitze	1889	2739	947	1741	793	641	97	35	41	1038	526	8598
	1890	2760	909	599	396	607	152	26	17	1020	417	6903
	1891	2606	1087	273	284	806	141	38	32	1335	504	7106
	1892	623	195	207	87	513	143	61	49	955	345	3178
	1893	268	17	102	145	222	85	46	56	1523	236	2700
	1894	992	153	402	208	560	71	47	48	1946	247	4674
	1895	1555	279	471	81	324	112	37	57	3059	220	6195
Alexandrowo	1889	477	607	366	369	994	79	7	6	3610	294	6809
	1890	349	335	67	98	896	37	4	6	2969	135	4896

	1891	380	443	59	99	751	26	4	4	2280	260	4307
	1892	410	151	20	38	353	28	9	9	2061	167	3246
	1893	31	71	9	99	238	26	8	6	3688	110	4286
	1894	20	14	18	227	320	40	7	3	5424	105	6178
	1895	26	55	9	39	192	33	16	6	5886	93	6355
Granitza	1889	15	3	6	1	5	2	1	—	—	7	40
	1890	24	14	149	—	45	1	1	—	2	32	268
	1891	9	15	20	—	87	1	1	1	3	30	167
	1892	23	2	2	—	1	2	—	—	1	13	44
	1893	96	13	3571	464	312	3	—	3	12	21	4495
	1894	253	21	3675	728	755	3	1	5	56	22	5519
	1895	184	1	156	23	117	2	2	2	103	32	622
Radziwillow	1889	226	126	1004	290	287	1	5	5	30	234	2208
	1890	91	54	833	66	317	3	2	2	12	114	1494
	1891	195	213	411	21	366	5	1	3	6	63	1284
	1892	3	42	7	14	313	10	2	5	1	25	422
	1893	5	116	619	122	981	10	—	10	3	91	1957
	1894	31	248	642	401	2160	14	3	32	8	54	3593
	1895	241	222	488	69	1269	7	11	19	64	102	2492
Wolotschisk	1889	1154	1214	206	552	818	—	—	1	74	162	4181
	1890	319	1301	114	205	427	1	—	1	28	172	2568
	1891	549	2133	93	87	359	7	1	—	133	115	3477
	1892	5	83	9	14	115	1	—	1	8	65	301
	1893	10	40	512	722	591	1	—	3	73	308	2260
	1894	152	751	2134	1380	2425	2	1	5	422	346	7618
	1895	254	1341	184	264	797	4	1	1	318	409	3573
Nowosselitze	1893	—	1	4	3	33	—	—	—	—	1	42
	1894	23	41	187	128	967	7	—	3	2	75	1433
	1895	136	141	185	241	804	6	—	2	43	128	1686

Tabelle XV. (Fortsetzung.)

Bestimmungsstation	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstiges Getreide	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze und anderes Mehl	Ölkuchen, Kleie	Ölsamen	Überhaupt
		in Tausenden Pud										
Ungheni	1889	—	2	—	—	—	3	—	1	—	—	6
	1890	2	3	2	—	3	10	—	1	—	—	21
	1891	6	4	5	—	3	12	—	1	—	—	31
	1892	—	4	—	—	1	14	—	1	1	1	22
	1893	—	—	1	2	2	20	—	1	—	1	27
	1894	1	1	1	8	5	33	—	—	—	1	50
	1895	—	1	5	2	20	33	—	2	—	1	64
Reni	1889	66	44	—	—	201	36	—	1	3	6	387
	1890	—	11	—	9	79	24	1	—	1	12	140
	1891	9	70	1	25	272	15	—	1	—	—	393
	1892	1	—	—	6	48	19	—	—	—	2	76
	1893	4	125	—	51	30	24	—	—	—	27	261
	1894	104	10	—	85	688	31	—	1	2	17	938
	1895	194	362	—	60	148	33	—	—	1	18	816
Westliche Grenze (überhaupt). . .	1889	8 021	13 210	4213	5 684	5 272	509	77	219	10 205	4035	51 446
	1890	5 229	9 650	3226	2 167	4 235	555	64	73	9 326	4222	38 748
	1891	9 214	12 455	2762	2 192	6 036	584	74	186	7 715	4173	45 388
	1892	2 185	3 186	987	1 105	3 326	493	82	212	6 669	2650	20 895
	1893	2 047	2 182	6377	3 693	5 370	420	59	125	12 076	2936	35 285
	1894	4 526	4 182	8904	6 892	13 876	473	66	173	16 342	4087	59 521
	1895	6 083	7 891	3420	2 904	8 124	580	101	200	16 480	6007	51 790
Odessa	1889	2 063	26 939	1974	1 606	10 791	929	223	99	87	798	45 510
	1890	1 299	33 073	2436	2 420	5 062	1301	193	152	77	4222	50 239
	1891	2 176	40 127	1926	8 816	18 142	944	183	195	176	1897	74 582

	1892	170	4 221	1112	1 858	11 486	473	64	84	115	659	20 237
	1893	5 973	17 834	4081	18 357	9 692	420	141	212	85	1479	58 274
	1894	16 096	28 500	3465	17 988	54 734	650	86	164	287	1391	123 361
	1895	13 012	43 942	2374	8 172	17 723	349	113	200	221	3339	89 445
Nikolajew	1889	4 772	9 644	593	1 181	52	211	13	26	10	466	16 966
	1890	5 890	10 869	550	3 016	27	177	54	52	22	1182	21 839
	1891	3 019	12 800	1003	2 666	37	143	65	74	16	741	20 564
	1892	97	6 120	271	2 839	54	112	6	37	10	142	9 688
	1893	1 423	11 503	2602	6 240	24	131	11	34	16	424	22 408
	1894	4 620	16 309	1833	9 826	580	188	2	38	59	1039	34 494
	1895	7 445	20 773	1391	6 464	57	101	—	54	134	1928	38 347
Sewastopol	1889	7 978	14 014	705	4 458	8	308	169	48	166	510	28 366
	1890	2 812	7 943	1030	1 013	5	364	248	50	86	260	13 811
	1891	1 357	9 262	528	1 319	9	289	146	61	49	351	13 371
	1892	282	8 353	479	2 644	10	290	156	57	73	313	12 657
	1893	1 464	11 377	2007	8 463	268	539	197	81	124	378	24 898
	1894	4 226	14 682	1070	11 989	36	948	58	78	126	930	34 143
	1895	1 834	8 858	852	4 265	14	673	53	73	54	1312	17 988
Feodossia	1892	7	737	1	135	—	17	2	1	2	5	907
	1893	21	1 673	143	1 072	—	226	14	12	21	16	3 198
	1894	45	3 430	222	1 597	—	300	37	19	51	154	5 855
	1895	61	2 367	291	1 539	7	415	28	17	52	254	5 031
Genitschesk	1889	31	61	15	81	—	32	1	1	1	7	230
	1890	35	371	1	265	—	47	1	2	2	6	730
	1891	56	976	1	469	—	48	1	1	4	14	1 571
	1892	22	427	47	1 023	3	40	—	2	2	7	1 573
	1893	87	445	1	955	—	59	—	1	30	32	1 610
	1894	127	1 006	1	414	1	55	—	2	19	19	1 644
	1895	228	1 827	1	352	13	33	1	1	90	15	2 560

Tabelle XV. (Fortsetzung.)

Bestimmungsstation	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstiges Getreide	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze und anderes Mehl	Ölkuchen, Kleie	Ölsamen	überhaupt
		in Tausenden Pud										
Mariupol	1889	1 242	1 049	42	410	3	94	10	24	19	45	2 939
	1890	1 068	1 389	97	579	—	107	10	17	23	38	3 328
	1891	708	1 881	124	730	1	94	4	30	19	17	3 602
	1892	20	1 077	24	820	—	38	—	25	4	17	2 025
	1893	124	1 620	115	2 498	12	44	1	9	13	12	4 448
	1894	380	862	127	2 729	1	51	1	15	5	76	4 247
	1895	805	1 543	31	2 948	2	52	3	21	21	395	5 821
Taganrog	1889	1 543	3 354	314	589	11	243	9	64	104	115	6 345
	1890	1 571	4 311	471	1 033	8	269	25	82	118	214	8 102
	1891	1 130	5 571	383	1 124	7	201	8	78	58	184	8 744
	1892	217	3 925	311	1 423	7	184	7	57	63	71	6 265
	1893	430	3 848	308	3 405	7	174	—	41	48	103	8 364
	1894	741	2 183	286	3 172	6	181	—	48	75	215	6 907
	1895	1 181	2 225	397	2 388	6	197	1	60	129	360	6 944
Rostow	1889	3 086	9 095	805	1 891	29	232	38	223	57	1 435	16 891
	1890	3 629	6 240	860	1 020	78	252	59	292	44	832	13 306
	1891	3 615	6 362	878	1 057	21	343	23	262	37	434	13 032
	1892	826	8 985	749	2 521	22	278	6	207	40	549	14 183
	1893	2 271	14 001	863	4 326	27	334	8	144	80	1 023	23 077
	1894	2 818	10 404	847	4 022	29	264	9	147	74	935	19 549
	1895	3 912	11 140	1 130	3 641	24	302	10	166	48	1 778	22 151
Noworossijsk	1889	1 816	10 387	704	3 127	154	288	55	46	18	3 723	20 319
	1890	2 370	17 140	2 156	4 707	1 682	257	31	68	39	3 690	32 455
	1891	1 533	11 647	710	2 063	1 721	305	26	38	36	2 402	20 481

	1892	2 647	11 098	505	2 464	286	640	69	32	107	2 705	20 553
	1893	1 433	17 783	1 131	3 600	212	1 013	39	25	266	3 766	29 268
	1894	1 674	15 333	687	4 033	2 692	860	60	28	184	4 451	30 002
	1895	1 019	19 906	366	4 955	1 947	1 039	30	29	193	8 956	38 440
Poti	1889	—	—	1	1	1 340	—	3	1	—	91	1 438
	1890	14	4	1	14	2 015	76	4	30	2	24	2 189
	1891	26	6	1	265	2 126	130	2	6	—	17	2 581
	1892	—	—	—	33	3 207	57	—	7	1	60	3 367
	1893	6	—	—	10	2 251	87	—	9	—	27	2 393
	1894	—	1	1	—	1 425	—	—	10	—	35	1 472
	1895	3	—	—	4	2 551	28	9	11	1	6	2 613
Batum	1889	—	—	2	1	547	—	—	3	—	61	614
	1890	—	3	4	25	235	2	—	4	5	15	293
	1891	—	70	13	138	163	13	—	4	14	2	417
	1892	7	40	13	130	113	24	—	9	20	29	385
	1893	—	—	—	—	243	—	—	6	10	11	270
	1894	—	—	—	—	385	1	—	5	12	9	412
	1895	—	—	1	59	611	1	1	6	5	1	685
Überhaupt die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres	1889	22 531	74 543	5 155	13 345	12 935	2 337	521	535	462	7 251	139 618
	1890	18 688	81 662	7 606	14 092	9 112	2 852	625	749	418	10 483	146 287
	1891	13 620	88 703	5 567	18 647	22 227	2 510	458	749	409	6 059	158 945
	1892	4 295	44 895	3 489	15 880	15 399	2 103	310	517	437	4 546	91 871
	1893	13 226	79 999	11 246	48 885	12 225	2 941	411	571	693	7 270	178 210
	1894	30 727	92 710	8 539	55 770	59 889	3 498	253	554	892	9 254	262 086
	1895	29 500	112 581	6 833	34 787	22 955	3 190	249	638	948	18 344	230 025
Überhaupt alle Ausfuhrplätze	1889	44 687	91 953	58 635	25 427	20 545	9 293	5973	2189	15 471	21 286	295 459
	1890	40 472	100 978	49 471	23 577	15 576	9 844	6459	2632	15 328	29 107	293 444
	1891	41 862	108 578	42 766	26 237	31 325	10 270	5967	2519	14 090	18 206	301 820
	1892	15 258	50 242	22 928	22 132	20 284	9 379	7021	2612	13 229	13 052	176 137
	1893	23 020	83 633	61 251	57 299	20 295	12 550	9853	3135	21 071	15 752	308 604
	1894	42 249	98 424	86 195	67 637	79 289	12 446	8622	3525	27 189	19 818	445 394
	1895	53 085	124 886	64 242	42 710	35 501	12 701	8114	3765	26 973	32 747	404 724

Bezüglich der eingeführten Produktengattungen läßt sich feststellen, daß die Zufuhr von Weizen beträchtlich zurückgegangen ist, dagegen die an Futterartikeln wie Hafer, Hülsenfrüchten (Erbsen, Bohnen u. s. w.), Ölkuchen und Kleie sich gehoben hat; ebenso ist die Zufuhr von Saat erheblich angewachsen.

Leider geben die vorliegenden statistischen Materialien nicht für den gleichen Zeitraum den Nachweis über die einzelnen Versandbahnen und die einzelnen Getreidegattungen zugleich; immerhin läßt sich aber aus den hier nachfolgenden Tabellen ein Einblick darüber gewinnen, wo die für Königsberg und Danzig wichtigsten Bezugsquellen zu suchen sind. Ferner geht aus der Zusammenstellung hervor, daß die bezogenen Mengen im Verhältnis zu den überhaupt für die Ausfuhr in Rußland frei gewordenen nur gering sind, denn für Königsberg ergiebt der Durchschnitt im Jahre 5 %, für Danzig nur 2 %; dabei hat im Laufe dieses Zeitraumes kaum eine Schwankung stattgefunden, denn nur im Jahre 1893 sank diese Verhältniszahl für Königsberg auf 4 %.

Aus der Tabelle XVI sieht man, daß für Königsberg und Danzig die Südwestbahn die wichtigste Versandbahn ist: während dann an zweiter Stelle für Königsberg die Produktionsgebiete stehen, die von der Fastow-, der Moskau-Kiew-Woronesh-, der Kursk-Charkow-Sewastopol-, der Charkow-Nikolajew- und der Südostbahn durchschnitten werden, nehmen diese Stelle für Danzig die Charkow-Nikolajew-, die Weichsel-, die Kursk-Charkow-Sewastopol und für die beiden letzten Jahre die Fastowbahn ein.

Dabei tritt im allgemeinen die Tendenz hervor, den Königsberger Bedarf aus dem Süden Rußlands, d. h. über Grajewo zu decken. Eine Ergänzung der vorstehenden Angaben bietet die nachfolgende Tabelle XVII, indem sich darin für das Jahr 1895 verfolgen läßt, auf welche Entfernungen die einzelnen Getreidegattungen, Mehl, Kleie und Ölkuchen, bezogen worden sind. Während früher eine Trennung nach Gattungen und Gebieten stattgefunden hat, kann man an der Hand der nachfolgenden Tabelle XVII im Zusammenhange mit den vorher schon gegebenen Zahlen, den Weg zu den Produktionsgebieten der einzelnen Gattungen finden und auf diese Weise ein Zufuhrgebiet für Königsberg und Danzig abgrenzen.

Im Laufe der Bearbeitung der vorliegenden Frage ist wiederholt auf die große Bedeutung hingewiesen worden, die das Gebiet der schwarzen Erde für die gesamte Getreideproduktion Rußlands und dementsprechend auch für die Ausfuhr und die an der Ausfuhr beteiligten Konsumenten hat. Aus diesem Grunde sei denn noch endlich in der folgenden Zusammenstellung dargethan, welche Quantitäten aus diesem Gebiete für die Ausfuhr im

Jahre 1894 frei geworden sind und wie viel davon auf Königsberg und Danzig und die drei namhaft gemachten Grenzpunkte entfallen ist. (Siehe Tabelle XVIII.)

Da wir gesehen haben, daß Königsberg im Jahre 1894 überhaupt 20 598 000 Pud (= 338 000 t) bezogen hat, so entfallen 87,8 % auf die Gebiete mit schwarzer Erde, während Danzig überhaupt 7 335 000 Pud (= 120 000 t) und davon 83,2 % aus den Gebieten mit schwarzer Erde bezog.

Tabelle XVI.

Versandbahn	Jahr	Bestimmungsstation: Königsberg	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Danzig	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Wirballen	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Grajewo	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Mlawa	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.
		in Tausenden Pud									
1. Warschau-Wien	1892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1883	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1
	1894	—	—	—	—	16	1	1276	58	396	18
	1895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Warschau-Terespol	1892	111	31	28	8	—	—	1	—	67	18
	1893	25	18	24	17	—	—	1	1	3	2
	1894	20	5	26	6	67	16	147	36	64	15
	1895	39	14	29	11	—	—	—	—	29	11
3. Wladikawkas	1892	1	—	—	—	12	—	10	—	2	—
	1893	8	—	29	—	—	—	—	—	7	—
	1894	20	—	6	—	—	—	—	—	—	—
	1895	48	—	84	—	—	—	—	—	8	—
4. Jekaterinen	1892	412	4	208	2	—	—	1	—	—	—
	1893	188	1	368	2	—	—	—	—	6	—
	1894	190	1	75	—	—	—	—	—	2	—
	1695	74	—	82	1	13	—	—	—	—	—
5. Iwangorod-Dombrowo	1892	6	1	37	8	—	—	—	—	8	2
	1893	1	—	38	5	—	—	5	1	—	—
	1894	18	4	—	—	1	—	36	8	168	41
	1895	15	2	—	—	—	—	—	—	48	15

6. Kursk-Charkow-Sewastopol	1892	835	3	126	—	4	—	8	—	43	—
	1893	879	2	403	1	12	—	9	—	1	—
	1894	731	1	349	1	2	—	—	—	4	—
	1895	1158	3	556	2	31	—	67	—	—	—
7. Libau-Romny	1892	273	4	1	—	4	—	31	1	30	—
	1893	187	3	9	—	3	—	6	—	14	—
	1894	239	4	21	1	9	—	17	—	—	—
	1895	513	8	57	1	92	—	31	1	20	—
8. Moskau-Brest	1892	643	20	13	—	2	—	—	—	60	2
	1893	692	23	4	—	—	—	4	—	22	1
	1894	560	28	17	1	—	—	3	—	1	—
	1895	298	13	25	1	—	—	33	1	—	—
9. Moskau-Kasan	1892	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—
	1893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1894	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Moskau-Kiew-Woronesh	1892	501	50	14	1	—	—	—	—	—	—
	1893	488	8	2	—	1	—	249	5	16	—
	1894	1213	12	67	1	5	—	13	—	6	—
	1895	2638	22	297	3	33	—	168	1	8	—
11. Moskau-Kursk	1892	343	29	50	—	—	—	—	—	—	—
	1893	243	6	46	1	3	—	1	—	6	—
	1894	173	3	19	—	—	—	2	—	6	—
	1895	216	4	7	—	43	1	24	—	—	—
12. Moskau-Nishny-Nowgorod	1892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1893	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1894	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	1895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13. Moskau-Jaroslaw-Archangelsk	1892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1894	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tabelle XVI (Fortsetzung).

Versandbahn	Jahr	Königsberg	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Danzig	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Wirballen	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Grajewo	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.	Mlawa	prozentualer Anteil des von der Bahn zur Ausfuhr überhaupt versandten Getreides u. s. w.
		Bestimmungsstation in Tausenden Pud									
14. Nikolai	1892	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1894	15	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	1895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15. Polessje	1892	252	12	40	2	4	—	31	2	8	—
	1893	312	17	76	4	3	—	38	2	7	—
	1894	269	23	76	7	4	—	23	2	10	1
	1895	314	31	71	7	9	1	58	6	15	1
16. Weichsel	1892	209	12	1 092	63	—	—	—	—	161	9
	1893	214	21	1 211	62	—	—	1	—	253	13
	1894	75	4	931	50	—	—	—	—	474	25
	1895	16	1	501	35	—	—	—	—	422	30
17. Riga-Orel	1892	273	4	36	1	—	—	—	—	9	—
	1893	352	6	26	—	36	1	8	—	17	—
	1894	189	3	1	—	32	1	6	—	12	—
	1895	190	4	7	—	21	—	—	—	13	—
18. Rjäsan-Uralsk	1892	237	4	19	—	—	—	—	—	—	—
	1893	590	4	87	1	—	—	—	—	—	—
	1894	523	2	134	1	—	—	2	—	2	—
	1895	1018	3	274	1	—	—	12	—	21	—

19. Samara-Slatoust	1892	83	6	5	—	—	—	—	—	—	—
	1893	69	1	18	—	—	—	—	—	—	—
	1894	20	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	1895	246	3	11	—	—	—	—	—	—	—
20. Petersburg-Warschau	1892	221	8	—	—	379	13	3	—	2	—
	1893	178	10	1	—	102	6	8	—	—	—
	1894	570	31	1	—	156	9	2	—	2	—
	1895	190	12	—	—	236	15	—	—	—	—
21. Syzran-Wjäsma	1892	54	2	44	2	—	—	—	—	—	—
	1893	270	3	63	1	—	—	—	—	—	—
	1894	433	3	75	1	—	—	—	—	1	—
	1895	529	4	179	1	16	—	—	—	26	—
22. Fastow	1892	608	27	103	5	—	—	121	5	31	1
	1893	619	25	150	6	1	—	29	1	30	1
	1894	1 520	20	616	8	—	—	67	1	66	1
	1895	1 593	15	688	7	—	—	60	1	87	1
23. Charkow-Nikolajew	1892	439	4	367	4	8	—	2	—	15	—
	1893	688	3	1368	6	11	—	17	—	6	—
	1894	836	3	1725	6	45	—	11	—	4	—
	1895	1 672	6	1605	5	176	1	55	—	29	—
24. Südost	1892	378	6	3	—	—	—	—	—	—	—
	1893	801	4	7	—	12	—	7	—	14	—
	1894	887	3	12	—	1	—	12	—	23	—
	1895	894	3	42	—	20	—	43	—	57	—
25. Südwest	1892	2 847	11	381	1	1	—	690	3	19	—
	1893	5 139	7	1619	2	7	—	442	1	21	—
	1894	12 062	7	3180	2	2	—	404	—	28	—
	1895	7 554	9	3528	4	27	—	477	1	226	—

Tabelle XVII.

Zugeführt nach	Getreide überhaupt					Weizen				
	Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa	Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa
	in Tausenden Pud									
Auf eine Entfernung von Werst										
1— 50	—	—	168	34	94	—	—	35	—	6
51— 100	—	—	38	45	56	—	—	13	—	1
101— 150	—	—	3	18	31	5	—	—	—	—
151— 200	43	213	22	44	12	1	52	2	—	—
201— 300	39	69	5	29	183	1	22	—	—	—
301— 400	173	9	3	38	84	2	—	—	—	—
401— 500	259	122	9	31	48	—	—	—	—	1
501— 600	255	123	1	73	16	3	3	—	—	—
601— 700	98	90	5	63	13	—	23	—	—	—
701— 800	555	34	15	197	1	1	—	—	3	—
801— 900	774	123	15	93	97	92	—	—	—	—
901—1000	2 052	68	94	96	89	297	8	9	1	—
1001—1100	5 310	2116	130	80	33	1782	624	—	—	—
1101—1200	3 863	580	65	75	30	806	81	2	—	—
1201—1300	1 284	1118	42	65	36	126	349	—	2	—
1301—1400	1 117	667	81	32	9	256	176	1	1	—
1401—1500	694	920	8	18	2	139	102	—	—	—
1501—1600	500	1071	5	22	5	96	205	—	—	—
1601—1700	929	159	—	4	5	36	36	—	—	—
1701—1800	577	49	—	1	2	4	20	—	—	—
1801—1900	283	112	—	—	24	4	—	—	—	—
1901—2000	37	108	2	—	25	—	—	—	—	—
2001—2100	18	59	—	—	—	—	1	—	—	—
2101—2200	52	143	—	3	—	—	—	—	—	—
2201—2300	7	7	—	1	—	6	—	—	—	—
2301—2400	43	7	—	2	22	—	—	—	—	—
2401—2500	166	28	—	—	1	35	—	—	—	—
2501—2600	29	50	—	—	1	17	—	—	—	—
2601—2700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2701—2800	—	10	—	—	—	—	1	—	—	—
2801—2900	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
2901—3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen	19 112	8056	711	1064	921	3709	1703	62	7	8
Jedes Pud durchlief durchschnittl.	1 153	1250	729	775	653	1141	1190	232	1114	84
Jedes Pud zahlte Kopeken	19,41	20,00	13,66	15,40	12,91	18,00	21,08	5,19	18,73	2,58
d. h. f. das Pud und das Werst	1/59	1/63	1/53	1/51	1/51	1/63	1/57	1/45	1/60	1/32

Tabelle XVII (Fortsetzung).

Roggen					Hafer					Gerste				
Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa	Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa	Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa
in Tausenden Pud														
—	—	4	—	10	—	—	7	2	6	—	—	70	2	1
—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	3	—	18	56	—	—	—	—
1	143	—	1	—	—	—	3	—	—	1	1	—	—	—
2	40	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	1
24	5	—	—	—	1	—	3	26	—	4	—	—	—	—
12	1	—	—	—	3	—	8	21	—	—	—	—	—	—
7	1	—	—	—	12	—	—	2	—	1	—	—	—	—
—	2	—	4	—	8	—	—	3	—	—	2	—	—	—
9	—	—	8	—	9	—	1	1	—	2	—	—	—	—
31	—	—	19	—	—	—	3	6	2	11	1	2	6	—
27	2	3	11	—	99	—	14	76	2	62	—	20	1	—
682	169	—	—	—	586	—	34	53	23	422	158	14	6	—
931	27	—	23	—	140	3	35	38	18	420	58	3	1	—
96	238	2	26	—	327	6	17	25	16	101	241	1	4	—
159	29	—	5	—	190	1	5	1	1	60	59	15	2	—
80	47	—	1	—	44	3	—	—	2	80	52	—	—	—
88	64	—	3	—	1	4	—	1	—	17	129	—	—	—
139	8	—	3	—	3	—	—	—	—	6	13	—	—	—
64	2	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—
5	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	35	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2518	850	10	104	11	1423	17	137	257	88	1259	717	125	22	2
1252	1068	740	1078	30	1143	1344	928	909	851	1106	1281	497	966	133
18,71	19,12	13,02	19,61	1,2	20,24	22,26	17,44	17,27	15,97	16,98	21,94	9,31	17,88	4,7
1/67	1/56	1/57	1/55	1/26	1/66	1/60	1/57	1/53	1/53	1/64	1/58	1/53	1/54	1/26

Tabelle XVII (Fortsetzung).

Zugeführt nach	Mehl, Grütze und Malz					Kleie, Ölkuchen				
	Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa	Königsberg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa
	in Tausenden Pud									
Auf eine Entfernung von Werst										
1— 50	—	—	4	3	6	—	—	9	22	59
51— 100	—	—	18	—	1	—	—	6	43	48
101— 150	—	—	—	1	5	—	—	—	17	6
151— 200	—	—	1	3	—	29	3	16	38	11
201— 300	—	1	—	1	14	2	1	2	26	165
301— 400	—	—	—	1	12	36	2	—	10	29
401— 500	—	2	—	2	1	55	61	1	8	43
501— 600	—	—	1	25	—	84	51	—	43	15
601— 700	—	—	4	27	—	55	44	1	28	13
701— 800	4	—	—	153	—	198	17	8	33	1
801— 900	1	6	—	37	25	145	41	22	23	68
901—1000	2	—	2	4	12	510	32	37	3	72
1001—1100	2	1	5	11	2	274	117	71	10	8
1101—1200	6	—	—	9	—	310	175	23	3	12
1201—1300	—	—	—	7	2	434	49	21	1	18
1301—1400	—	—	—	14	6	242	206	3	5	2
1401—1500	3	—	—	1	—	212	543	18	14	—
1501—1600	1	—	—	—	—	187	618	5	18	5
1601—1700	5	2	—	1	—	431	94	—	—	5
1701—1800	1	—	—	1	—	89	25	—	—	2
1801—1900	1	—	—	—	—	111	39	—	—	24
1901—2000	—	—	—	—	—	14	14	1	—	25
2001—2100	—	—	—	—	—	9	23	—	—	—
2101—2200	—	1	—	3	—	45	115	—	—	—
2201—2300	—	—	—	1	—	—	5	—	—	—
2301—2400	—	—	—	2	22	9	6	—	—	—
2401—2500	—	—	—	—	1	9	—	—	—	—
2501—2600	—	—	—	—	1	—	8	—	—	—
2601—2700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2701—2800	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—
2801—2900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2901—3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen	26	13	35	307	113	3490	2296	244	345	631
Jedes Pud durchlief durchschnittl.	1250	981	340	819	1061	1217	1407	955	537	606
Jedes Pud zahlte Kop.	21,23	17,95	7,80	16,36	17,55	20,51	22,46	17,77	11,57	12,42
d. h. f. das Pud und das Werst	1/59	1/55	1/44	1/50	1/60	1/57	1/63	1/54	1/46	1/50

Tabelle XVIII.

Versandt wurden aus den Gouvernements	Über- haupt in Tausend Pud	davon nach Königs- berg	Danzig	Wirballen	Grajewo	Mlawa	anderen Ausfuhr- punkten
		in Tausenden Pud					
Südwestliche Gouvernements:							
Podolien	33 477	6 346	1724	—	137	1	28 085
Kiew	26 827	3 655	989	—	91	45	16 617
Wolhynien	4 054	737	116	—	46	12	2 156
zusammen	64 358	10 738	2829	—	274	58	46 858
Südliche Steppen-Gouvernements:							
Bessarabien	45 613	1 880	500	—	—	—	38 588
Cherson	67 958	557	595	—	7	—	59 687
Taurien	23 308	—	—	—	—	—	21 673
Jekaterinoslaw	54 340	351	94	—	—	—	33 403
Dongebiet	31 462	—	—	—	—	11	14 340
zusammen	222 336	2 788	1189	—	7	11	167 691
Nördliche Schwarzerde-Gouv.:							
Tschernigow	7 939	548	55	—	9	—	5 710
Kursk	16 151	851	10	—	—	—	8 163
Orel	18 602	142	8	—	17	—	10 340
Tula	23 849	140	16	—	—	—	11 265
Rjäsan	17 362	—	—	—	—	—	5 492
Tambow	47 964	573	64	—	—	7	18 720
Pensa	9 708	366	59	—	—	—	4 654
zusammen	141 575	2 620	212	—	26	7	64 344
Mittel-Schwarzerde-Gouv.:							
Poltawa	21 698	649	1496	34	6	—	8 714
Charkow	13 275	569	307	—	—	—	5 326
Woronesh	9 921	407	—	—	7	—	2 426
zusammen	44 894	1 625	1803	34	13	—	16 466
Östliche und nordöstliche Gouv.:							
Simbirsk	2 810	—	—	—	—	—	1 445
Saratow	21 310	292	65	—	—	—	11 119
Samara	17 514	10	—	—	—	—	3 816
Ufa	2 187	—	—	—	—	—	1 088
Orenburg	4 099	—	—	—	—	—	390
zusammen	47 920	302	65	—	—	—	17 858
Kaukasische Gouvernements:							
Kubangebiet	43 194	8	—	—	—	—	35 892
Tergebiet	8 340	7	6	—	—	—	6 570
Stawropol	2 186	—	—	—	—	—	1 797
zusammen	53 720	15	6	—	—	—	44 259
Zusammen aus den Gebieten mit schwarzen Erden ausschließlich Nishny und Kasan	574 803	18 088	6104	34	320	76	357 476

Anhang.

Tabelle A zum Diagramm (vgl. S. 201 Anm. 1).

Im Jahresdurchschnitte	Weizen- Preise[1] in den Haupthafenplätzen für 1 Pud in Kopeken	Roggen-	Cerealienexport[2] in Tausend Tschetwert[3]	Eisenbahnlänge[2] in Werst
1855—1859	86	62½	7 072	1 103
1860—1864	88	62	8 778	2 845
1865—1869	105	80	10 085	5 327
1870—1874	113	74	21 606	13 655
1875—1879	117	78	33 221	19 418
1880—1884	135½	106	31 842	21 816
1885—1889	108	71	46 011	25 294
1890—1894	94	80	48 552	28 605
1895/97	78	54	61 608	34 944

[1] „Die Daten über Getreidewelthandel", Statistik des Centralkomitees, Petersburg 1889 und seit 1888 die Zeitschrift „Finanzbote für Industrie und Handel".

[2] „Der Einfluß der Eisenbahnen auf die Landwirtschaft, Gewerbe und Handel" von Radzig. Petersburg 1898. Ausgabe des Ministeriums der Verkehrsanstalten.

[3] 1 Tschetwert = 2,097 hl. Für die Gewichtsreduktion gilt 1 Tschetwert Weizen und Weizenmehl = 10 Pud, 1 Tsch. Roggen = 9 Pud, Gerste = 8 Pud, Hafer 6 Pud, Kleie = 5 und andere Getreide = 10 Pud.

Tabelle B. Menge der Getreideausfuhr[1].

Im Jahresdurchschnitte	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mais	sonstiges Getreide[2]	Mehl	Kleie
	in Tausend Pud							
1865—1869	69 601	16 350	5 154	11 520	1 772	1 068	2800	118
1870—1874	92 201	28 183	12 407	22 949	5 809	5 127	4354	963
1875—1879	117 222	82 461	20 021	39 812	7 113	7 758	4030	845
1880—1884	105 244	56 197	27 123	51 331	14 490	7 984	2286	2 016
1885—1889	155 203	81 839	56 803	58 564	21 427	8 685	5586	7 966
1890—1894	160 038	54 149	82 945	53 892	28 917	10 559	6555	11 671
1895—1898	211 837	77 791	96 306	50 764	26 502	15 615	8221	19 932

[1] Bulletin russe de statistique financière et de législation 1898 und „Finanzboten" Nr. 25 1899.

[2] Buchweizen, Hirse, Grütze u. s. w.

Schluß.

Diese Untersuchung hat uns gezeigt, daß die russische Regierung seit dem Übergang des Tarifwesens unter die Leitung des Staates sich bemüht, eine Ordnung in den Tarifen herbeizuführen, die den Aufgaben und Bedürfnissen jeder Tarifregelung, nämlich der Einfachheit, Gleichmäßigkeit und Billigkeit, entspricht, indem eine allgemeine Staffelformel für Getreidetransporte festgesetzt wurde und die Regierung des weiteren der Landwirtschaft durch Herabsetzung der Preise zu Hilfe kam.

Wie wir gesehen haben, trug eine nur kurz währende Probezeit der eben erwähnten Tarifformel aus dem letzten Decennium nicht viel zur Verbesserung der Lage der russischen Landwirtschaft bei; im Gegenteil, in einigen Teilen des Reiches verschlimmerte sie dieselbe.

In einem so großen Reiche wie Rußland mit mannigfaltigen Produktionsbedingungen, mit einer solchen geographischen Ausdehnung ist die Einführung einer einzigen allgemeinen Tarifformel, welche die Interessen der Landwirte aller Gebiete befriedigen sollte, eine nicht leichte — nahezu unlösbare — Aufgabe.

Die Untersuchung hat folgende Schwierigkeit ergeben. Niedrige Tarife, die vom Standpunkte der Landwirtschaft für die Ausfuhr wünschenswert erscheinen, können, wenn auf den inneren Verkehr übertragen, einige Gegenden alter Kultur schädigen. Andererseits würden niedrige Ausfuhrtarife, mit hohen Tarifen im Inlande verbunden, zu einer gewissen Inkonsequenz führen. Es könnten namentlich in einigen Gebieten Rußlands sich die Getreidepreise höher stellen als auf dem Weltmarkte, d. h. die inländischen Konsumenten würden höhere Preise zahlen als die ausländischen Konsumenten.

Trotzdem die bisherigen Getreidetarife fortwährend erniedrigt wurden, und nunmehr als die niedrigsten in Europa (außer Rumänien auf kurze Entfernungen) gelten, hat sich doch immer ein Überschuß aus der Einnahme des Güterverkehrs gegenüber den theoretisch berechneten Selbstkosten ergeben.

Quellenübersicht.

Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens (Russische Eisenbahnen), herausgegeben von V. Röll u. a. Wien 1894.
J. Kowalewski: Produktivkräfte Rußlands (Deutsche Übersetzung). Leipzig 1898.
J. Bljoch: Wlijanije shelesnych dorog na ekonomitcheskoje ssostojanije Rossii (Einfluß der Eisenbahnen auf die volkswirtschaftliche Lage Rußlands), 5 Bände. Petersburg 1878
— Ziemia i jej odluzenie w Królestwie Polskiem (Grund und Boden). Warszawa 1892.
— Kredyt melioracyjny i stan rolnictwa (Meliorationskredit und Landwirtschaft). Warszawa 1892.
F. A. Feldmann: Ssistematitschesskij sbornik otscherkow po otetschestwowiedieniu (Aufsätze über Vaterlandskunde). Petersburg 1898.
A. Radzig: Wlijanije shelesnych dorog na sselskoje choziajstwo, promyszlenosti torgowliu (Einfluß der Eisenbahnen auf Landwirtschaft, Handel und Gewerbe). Petersburg 1896.
K. Frankenstein: Materialien zur Beurteilung der Eisenbahnpolitik und des Eisenbahntarifwesens in Rußland. Berlin 1894.
S. Witte: Principy shelesnodoroshnych tarifow po perewoskie grusow (Grundsätze der Eisenbahntarife). Kiew 1883.
— Die russischen Häfen und die Eisenbahntarife. Wien 1886.
F. Matthaei: Die wirtschaftlichen Hilfsquellen Rußlands. 2 Bde. Dresden 1885.
A. Suligowski: Produkcya rolna i taryfy kolejowe (Die landwirtschaftliche Produktion und die Eisenbahntarife). Warszawa 1895.
M. Sering: Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas in Gegenwart und Zukunft. Leipzig 1887.
Dr. Julius Wolf: Thatsachen und Aussichten der ostindischen Konkurrenz im Weizenhandel. Tübingen 1886.
M. F. Fedorow: Chlebnaja torgowlja w glawniejszich russkich portach i w Königsbergie (Getreidehandel in russ. Häfen und in Königsberg). Moskwa 1888.
G. P. Ssafonow: Woprossy chlebnoj promyszlenosti i torgowli (Die Frage des Getreidehandels). Petersburg 1891.
A. Tschuprow u. M. Musnicki: Uporjadotschenie shelesnodoroshnych tarifow po perewskie chl. grusow (Ordnung der Getreide-Eisenbahntarife). Petersburg 1890.

Tschuprow u. Postnikow: Wlijanie uroshajew i chlebnych zen na niekotoryje storony russ. narodnago chosiajstwa (Der Einfluß der Ernten und Getreidepreise auf die russische Volkswirtschaft). Petersburg 1896.

F. Ulrich: Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen ꝛc. Berlin und Leipzig 1886.

— Staffeltarif und Wasserstraßen. Berlin 1894.

E. Rank: Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirtschaft und Verwaltung. Wien 1895.

H. Bräsicke: Die Reform der Eisenbahngütertarife mit besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirtschaft. Berlin 1890.

R. Szostak: K teoriji shelesnodoshnych tarifow. Chlebnye tarify (Zur Theorie der Getreide-Eisenbahntarife). Petersburg 1898.

O. Böhme: Über die Tarifierung land- und forstwirtschaftlicher Produkte auf Eisenbahnen. Berlin 1898.

O. Mertens: Das Zufuhrgebiet Rigas. Riga 1885, 1890, 1892.

— Rußlands Bedeutung auf dem Weltmarkt. Allgemeines Statistisches Archiv Bd. II, III, IV.

— Die Durchsicht der russischen Getreidetarife im Jahre 1896. Archiv für Eisenbahnwesen 1897.

S. Korolenko: Naszy shelesnodoroshnyje tarify (Unsere Eisenbahntarife). Petersburg 1895.

S. Miroslawski: Peresmotr chlebnyeh tarifow (Durchsicht der Getreidetarife). Petersburg 1895.

Resultaty eksploatacii russ. shelesn. dorog i stoimost perewosok (Die Betriebsresultate der russ. Eisenbahnen). Petersburg 1896, Beilagen von 1897 und 1898.

Eshegodnik ministerstwa Finansow (Jahrbuch der Finanzverwaltung für 1898). Petersburg 1899.

Wiestnik Finansow, Promyszlennosti i Torgowli za 1898 i 1899 (Der Finanzbote, Organ des Finanzministeriums in Rußland. 1898—1899).

Archiv für Eisenbahnwesen 1885—99.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1890 – 95.

Ssrednij sbor chlebow i kartofelja za desiatilecie 1883—92 w 60 guber. europ. Rossii po otnoszeniu k narodnomu prodowolstwiju (Die durchschnittliche Ernte der Getreide und Kartoffeln in den Jahren 1882 – 92. Statistik des Centralkomitees). Petersburg 1894.

Sselsko-chosiajstwennyja i statistitscheskija swiedienija po-materjalam poluczennym od choziajew (Amtliche Statistik des Ministeriums der Landwirtschaft). Band III i IV. Petersburg 1890.

Swod tarifow na perewozku chlebnych grusow polnymi wagonami sso-stancyi ross. shelesn. dorog k portam i sapadnoj ssuchoputnoj gramice (Sammlung der Getreidetarife im Jahre 1888). Petersburg 1888.

Swod tarifow na perewosku chlebnych grusow w miestnom prjamom wnutrennom i wywoznom ssoobszczeniach russ. shelesn. dorog (Sammlung der direkten Tarife im Außen- und Binnenverkehr). Petersburg 1889.

Swod tarifow na perewoskie chlebnych grusow wo wsiech ssoobszczeniach rossijskich shelesn. dorog (Sammlung der Getreidetarife). Petersburg 1893 und 1897.

Materialy po razrabotkie tarifow rossijskich sheles. dorog (Materialien zur Neugestaltung der russ. Eisenbahntarife). Petersburg 1889.
Materialy po peresmotru chlebnych tarifow rossijskich shelesn. dorog w 1893 godu (Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1893). 7. Heft.
Materialy po peresmotru chlebnych tarifow ross. shelesn. dorog w 1896 godu (Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1896). 6. Heft.
Statistitscheskija dannyja o dwishenii chlebnych grusow po russ. shelesnym dorogam (Statistische Daten über die Getreidebewegung auf den russ. Eisenbahnen). 6. Heft, herausg. von dem allg. Tarifkongreß (Sjest) der Vertreter der russischen Eisenbahnen.
Jurnaly ossobago Ssovieszczanija i tarifnaho komiteta po woprossu o wyrabotkie obszczago osnowanija dla uregulirowanija prowoznych plat na chlebnyje grusy (Journal des Tarifkomitees). Petersburg 1889.
Jurnaly tarifnaho komiteta. Wypusk III. Peresmotr chlebnych tarifow w 1893 godu (Journal des Tarifkomitees, Ausgabe III). Petersburg 1893.
Jurnal Ssowieszczanija po obszczemu peresmotru w 1896 godu tarifow na perewoskie chlebnych grusow po russk. shelesn. dorogam (Journal der Beratung). Petersburg 1896.
Jurnal tarifnaho komiteta po obszczemu peresmotru w 1896/7 godu tarifow na perewosku chlebnych grusow po russkim shelesnym dorogam (Journal des Tarifkomitees). Petersburg 1897.
Jurnal tarifnaho komiteta po woprossu o ponishenii do 1/100 Kop. z puda i wersty tarifow na chlebnyje grusy (Journal des Tarifkomitees). Petersburg 1896.
Sassiedanije tarifnoj komissii II wserossijskaho Sjesda mukomolow (Sitzung der Tarifkommission beim II. russischen Kongreß der Müller). Petersburg 1895. Herausg. vom Finanzministerium.
Ssborbik swiedienij po Rossi za 1888—92 (Amtliche Statistik Rußlands 1888—92).
Russkoje ekonomiczeskoje obosrenije (Zeitschrift) von 1897.
Beilage zu den Verhandlungen des preußischen Hauses der Abgeordneten 1885—97.
v. Neumann-Spallart: Übersicht der Weltwirtschaft. Jahrg. 1885—1889. Berlin.

Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik

am Oberrhein und in Südwestdeutschland.

Von

Ernst Heubach,

k. Betriebsingenieur am Oberbahnamt Würzburg.

Erster Abschnitt.

Vorbemerkungen.

Der vorliegenden kleinen Schrift ist die Aufgabe gestellt, einen Überblick über die Verkehrsentwicklung, über die Gestaltung der Frachtpreise und insbesondere über wichtige verkehrspolitische Vorgänge während der letzten 20 Jahre in Südwestdeutschland, namentlich am Oberrhein im Gebiete zwischen Mainz und Straßburg, zu geben. Wenn es an sich schon schwer ist, ein so überaus wichtiges Verkehrsgebiet erschöpfend darzustellen, so wächst diese Schwierigkeit noch ganz erheblich, wo der Darstellung enge Schranken durch den verfügbaren Raum gezogen sind.

In diesem, hier vorliegendem Falle ist es selbstredend unmöglich, alles zu besprechen, was in der Fülle verkehrspolitischer Erscheinungen sich zudrängt; es mußte vielmehr eine sehr enge Auswahl getroffen werden. Sollte dabei etwas besonders wichtig Erscheinendes vermißt werden, so sei daran erinnert, daß die Einschätzung verkehrspolitischer Vorgänge nach ihrer Bedeutung durch Interessenstandpunkt und individuelle Anschauung des Einzelnen sehr wesentlich beeinflußt wird. Eine Hauptschwierigkeit dieser Arbeit lag gerade darin, aus einer Menge von Erscheinungen verhältnismäßig wenige herauszugreifen, diese aber so zu wählen, daß sie möglichst anschaulich wirken.

Die wesentlichsten Einschränkungen, die sich ergaben, waren folgende: Zunächst war davon abzusehen, alle noch erhältlichen Tarife, alle Güter und alle Verkehrsrelationen zu untersuchen. Man mußte sich auf wenige der wichtigsten Güter und auf einige typische Relationen beschränken, um den nötigen Raum für die Darstellung der Normaltarife und des Unterschiedes wichtiger Ausnahmetarife von den ersteren zu behalten.

Eine weitere Beschränkung war bei der Besprechung der Interessentenstimmen geboten. Es war anfangs beabsichtigt, die Forderungen und Wünsche aller Interessenten, sowie die etwaigen Gründe der Ablehnung

möglichst eingehend darzustellen. Auch hierin legte der verfügbare Raum Kürzungen nahe. Diese Kürzungen waren indessen aus folgenden Gründen statthaft: Die beiden Hauptgruppen von Interessenten setzen sich einerseits aus den Bahnverwaltungen, andererseits aus den Vertretern von Handel und Industrie zusammen. Was die Bahnverwaltungen in ihren Jahresberichten zum Ausdrucke bringen, darf als die Resultierende jener Anschauungen betrachtet werden, welche bei den Bahnverwaltungen selbst, den Eisenbahnräten, Tarifkommissionen, Ausschüssen der Interessenten vorherrschen. Die Stimme des beteiligten Publikums, insbesondere soweit es sich um noch nicht erfüllte Wünsche handelt, kommt wohl am deutlichsten in den Berichten der Handelskammern zum Wort. Hält man sich also an die Jahresberichte der Bahnverwaltungen und Handelskammern, so darf man zwar kein nach jeder Hinsicht vollständiges, aber doch ein bei engem Raume hinreichend orientierendes Bild von den vorhandenen Strömungen erwarten.

Eine weitere und größere Schwierigkeit war dadurch gegeben, daß die richtige Erklärung für tarifarische Maßnahmen der Bahnverwaltungen häufig nur aus den Akten dieser Verwaltungen geschöpft werden kann. Die veröffentlichten Tarife, Jahresberichte, Handelskammerberichte u. s. w. lassen einerseits die Wünsche von Interessenten, andererseits das Resultat aus den Interessentenwünschen und den Verhandlungen der beteiligten, oft zahlreichen Bahnverwaltungen erkennen. Das eigentliche Agens für viele tarifpolitische Maßregeln bleibt dabei jedoch unsichtbar. Mißlich ist nun, daß sich derartige Tarifmaßregeln — ohne Akteneinsicht — nicht selten sehr verschieden deuten lassen, daß sie sich z. B. je nach der individuellen Anschauung des Betrachters, entweder als notwendige Folge der gegebenen Zustände oder als Neuerungen, die eine Veränderung herbeiführen sollen, darstellen. Eine aus socialpolitischen Gründen, ohne amtlichen Charakter, unternommene Betrachtung von Eisenbahntarifen wird sich im allgemeinen ohne amtliches Aktenmaterial behelfen und lediglich auf veröffentlichte Tarife, Jahresberichte ꝛc. stützen müssen. Dabei kann es sehr leicht vorkommen, daß für Einführung, Änderung oder Abschaffung von Tarifen andere Gründe vermutet werden, als nach Lage der Akten gegeben sind.

Teilweise, z. B. dort, wo in direkten Verkehren keine Schnitt-Tarife veröffentlicht sind, entzieht sich die Tarifpolitik der einzelnen Bahnverwaltungen genauerer Beurteilung, da man wohl eine Ermäßigung der Kohlen- oder Getreidefracht, etwa für die Strecke Mannheim-Chiasso, und deren Wirkung auf Umschlag und Handel Mannheims beobachten kann, dagegen nicht weiß, ob diese Ermäßigung auf gleichmäßiges Entgegenkommen aller beteiligten Bahnen zurückzuführen ist, oder nur durch einseitige Zugeständnisse einzelner

Verwaltungen ermöglicht wurde. Ebenso wenig weiß man, ob und um wie viel die betreffenden Transitgüter von einer bestimmten Bahn billiger gefahren werden als die Sendungen im Inlandverkehr.

Diese Unsicherheit in der Erklärung vieler verkehrs- und tarifpolitischer Vorgänge bildete ein unbefriedigendes Moment bei der Ausarbeitung. Ein weiterer, wenig befriedigender Umstand liegt darin, daß die Schrift ihrer ganzen Natur nach nichts anderes sein kann als eine Zusammenstellung, die trotz einer Unsumme von Mühe verhältnismäßig wenig selbständige Arbeit enthält.

Es kann nur auf das dankbarste begrüßt werden, wenn unzutreffende — weil auf nicht vollständigen Grundlagen beruhende — Annahmen dieser Schrift von berufener Seite richtig gestellt werden. Die Schrift hätte dann, wenn sie für den einen oder anderen Vorgang eine authentische Erklärung herbeiführen würde, schon einen wesentlichen Teil ihrer Aufgabe erfüllt.

Was die verkehrspolitische Konstellation am Oberrhein anlangt, so ist dieselbe hauptsächlich durch drei Erscheinungen beeinflußt:

1. Durch das Verhältnis zwischen den deutschen Seehäfen der Nord- und Ostsee einerseits, und den von holländischen oder belgischen Seehäfen aus bedienten Hafenorten am Rhein andererseits.

Es wäre gewiß ein, von nationalem Standpunkte betrachtet, idealer Zustand, wenn unsere gesamte deutsche Binnenschiffahrt von deutschen Seehäfen aus genährt würde. Die Natur, die den untersten Rhein nach Westen abbiegen läßt, bezw. die politische Entwicklung, die die Niederlande von Deutschland trennte, haben es anders gewollt.

Unser mächtigster Strom, der schiffahrt- und sagenreiche deutsche Rhein, hat keine deutsche Mündung. Die Rheinhäfen und das ganze von der Rheinschiffahrt beeinflußte Gebiet West- und Süddeutschlands stehen daher in engem, wirtschaftlichem Zusammenhang mit den holländischen und belgischen Seehäfen an und in der Nähe der Rheinmündung. Während man nun aus nationalen Gründen im Norden, in der Mitte, teilweise auch im Süden Deutschlands bestrebt war, mit Hilfe der Eisenbahntarifpolitik den Verkehr der *deutschen* Seehäfen thunlichst zu fördern, erhob der Westen und Südwesten des Reiches gegen diese Politik, welche den Beziehungen zwischen Rhein- und holländischen Seehäfen nicht vorteilhaft erschien, fortgesetzten und energischen Einspruch. Derselben Strömung entspricht es, daß in deutschen Nordseehäfen in der ersten Hälfte der achtziger Jahre wiederholt die Einführung einer surtaxe d'entrepot beantragt wurde, d. h. ein Zuschlags- oder Unterscheidungszoll für solche Waren, welche nicht direkt vom Produktionsland über inländische Seehäfen, sondern indirekt über ausländische

Häfen eingeführt werden. Naturgemäß wandten sich die deutschen Schiffahrtsplätze am Rhein in entschiedenster Weise gegen diese — übrigens erfolglos gebliebene — Forderung; in erster Linie stand dabei Mannheim, dessen Blüte durch die freie Beweglichkeit seines Handels erstanden war.

Dufourny[1] sagt über die Politik der die deutschen Seehäfen begünstigenden Ausnahmetarife: „Überall waren die Rheinhäfen von den Begünstigungstarifen nach den deutschen Seehäfen ausgeschlossen. Die Eingaben und Vorstellungen ihrer Handelsvorstände hatten keinen Erfolg. Ein sicheres Zeichen einer schneidigen und resoluten Wirtschaftspflege". Über die Wirkungen dieser Verkehrspolitik sagt der gleiche Autor, der übrigens nicht weit genug greift, und die politischen Gründe übersieht, wenn er hierin nur eine Konkurrenz der Eisenbahnen gegen die Rheinhäfen sieht: „Alle diese Maßregeln haben vielleicht einmal vorübergehend eine kleine Stockung herbeigeführt, sie haben den Bannkreis des Rheines zu beiden Seiten etwas eingedämmt, aber im großen und ganzen haben sie doch das Vorwärtsgehen und den raschen Fortschritt des Verkehrs nicht zu hindern vermocht".

Es wird nicht unberechtigt sein, aus diesen Worten den Schluß zu ziehen, daß jene Verkehrspolitik doch nicht so schädlich gewirkt hat, wie mitunter behauptet wird, daß trotz dieser Politik die Rheinschiffahrt zu größter Blüte gedeihen konnte, daß aber ohne diese Politik die Entwicklung der deutschen Seehäfen wahrscheinlich nicht den Gang genommen hätte, über den sich heute jeder Deutsche freuen darf. Möge es einer nicht allzufernen Zukunft vorbehalten sein, vielleicht mit Hilfe des Dortmund-Rhein- und des Dortmund-Emshafenkanals den Interessengegensatz zwischen deutschen Rhein- und deutschen Seehäfen zu mildern und die Zersplitterung wirtschaftlicher Kräfte, welche jener Gegensatz veranlaßt, zu beseitigen. Überaus interessant in dieser Hinsicht sind die in jüngster Zeit auftauchenden Stimmen aus angesehensten holländischen Handelskreisen, welche die Aufnahme Hollands in das Deutsche Reich, etwa mit ähnlichen Reservatrechten wie Bayern, warm befürworten.

2. In zweiter Linie sind die Verhältnisse des Untersuchungsgebietes durch die Beziehungen zwischen den deutschen Eisenbahnen und der Rheinschiffahrt beeinflußt.

Das zu untersuchende Gebiet umfaßt ausschließlich den Oberrhein, und dieser Strom bespült hier die Bereiche anderer Regierungen und Bahnverwaltungen als an seinem Unterlaufe. Die Bahnen am Oberrhein erhalten von der Rheinschiffahrt eine sehr bedeutende Zufuhr, die sicherlich viel größer ist als die Zufuhr, die ihnen bei Nichtvorhandensein des Rheinstromes nur von den Bahnen Norddeutschlands zugebracht würde.

Den Bahnen am Niederrhein hingegen steht die Möglichkeit offen, sich ohne Vermittlung der Rheinschiffahrt direkt mit den nahen Seehäfen in Ver-

---

[1] Dufourny: Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifarischen Bedeutung. Übersetzt von Dr. J. Landgraf. Berlin 1898, Siemenroth u. Troschel.

bindung zu setzen und zwar in eine für die Bahnen finanziell vorteilhaftere Verbindung, als sie der Anschluß an die Rheinschiffahrt bietet, da die Bahnwege von den Seehäfen länger und daher einträglicher sind als jene von den Rheinhäfen. Während somit die Rheinschiffahrt für die oberrheinischen Bahnen eine Hauptnahrungsquelle bildet, bedürfen die Bahnen am Mittel- und Niederrhein die Mitarbeit der Rheinschiffahrt nicht in gleichem Maße, verzichten vielleicht sogar unter Umständen gerne auf dieselbe.

Diese Sachlage mußte notwendigerweise dazu führen, daß die Verkehrspolitik der niederrheinischen Bahnen die Förderung der Rheinschiffahrt weniger zu ihren Hauptaufgaben zählt, während die Bahnen am Oberrhein die Rheinschiffahrt nach jeder Richtung unterstützen.

Wenn es, wie der preußische Abgeordnete Gothein einmal sagte, der Oderschiffahrt zum Nachteil gereicht, daß dieser Strom, soweit er schiffbar ist, ganz auf preußischem Gebiete und im Machtbereich der preußischen Eisenbahnen liegt, so könnte man es folgerichtig als ein Glück für die Schiffahrt auf Rhein und Elbe bezeichnen, daß an den schiffbaren Oberlauf dieser Ströme andere Bahnverwaltungen anschließen als an den Unterlauf. In diesem Sinne könnte man das Bestehen mehrerer selbständiger Bahnverwaltungen im Deutschen Reiche für vorteilhafter ansehen, als die Existenz einer einheitlichen Reichseisenbahnverwaltung.

Es ist nach dem Gesagten erklärlich, daß die Stellungnahme der südwestdeutschen Bahnen zur Rheinschiffahrt eine wesentlich andere ist als die der norddeutschen Verwaltungen.

Ob die so oft wiederholte Klage der Rheinschiffahrtsinteressenten berechtigt ist, daß sie durch die Politik der preußischen Eisenbahnen geschädigt werden, soll hier nicht untersucht werden. Jedenfalls aber wird es begreiflich erscheinen, daß die nachstehenden Erhebungen für das Oberrheingebiet der Hauptsache nach eine harmonische Übereinstimmung der Eisenbahntarifpolitik mit den Interessen der Rheinschiffahrt erkennen lassen. Man wird sogar Versuche der oberrheinischen Bahnen wahrnehmen, solche Tarifmaßnahmen anderer Bahnverwaltungen, welche die Schiffahrt zum Oberrhein bedrohen, durch Gegenmaßregeln unschädlich zu machen.

Sehr beachtenswert bei den vielfachen Klagen aus Schiffahrtskreisen über die Konkurrenz der Bahnen ist eine Bemerkung des Handelskammerberichtes Mannheim vom Jahre 1884, der zufolge nur jene Rheinschiffer, welche das Gewerbe in Verbindung mit ihrem Eigenhandel — in Holz, Getreide, Steinen, Erzen, Kohlen — ausüben, d. h. die großen Reedereigesellschaften, einen entsprechenden Reingewinn erzielen können. Die anderen

Schiffer seien den Schiffahrtsgesellschaften gegenüber in ähnlicher Lage, wie der Handwerker gegenüber der Fabrikindustrie. Man möchte hiernach berechtigt sein anzunehmen, daß so manche Klagen aus Schiffahrtskreisen über Schädigungen von auswärts wenigstens teilweise ihre eigentliche Ursache in krankhaften Zuständen innerhalb des Gewerbes haben.

3. Auf den Wettbewerb der verschiedenen deutschen und ausländischen Verkehrswege nach Südbaden, Südelsaß, der Schweiz, Vorarlberg u. s. w. kann hier nicht näher eingegangen werden. Es mag genügen, die wichtigsten Konkurrenzwege wenigstens dem Namen nach kurz zu erwähnen. Für die Schweiz z. B. kommen in Betracht: die Schiffahrt bis zum Oberrhein mit anschließenden Bahnlinien; die Schiffahrt bis zur oberen Elbe und Bahntransport von Böhmen aus; der direkte Bahntransport von deutschen Seehäfen, ferner der direkte Bahnversand von holländischen, belgischen, französischen, italienischen und österreich-ungarischen Seehäfen aus. An Wettbewerb fehlt es somit nicht; derselbe hat jedenfalls das Gute, daß man ihm die vielfachen und erheblichen Verbilligungen der Eisenbahnfrachtpreise wenigstens teilweise zu danken hat.

Besonderen Dank für das Zustandekommen des Schriftchens schuldet der Verfasser dem k. b. Geheimen Rat, Direktor der pfälzischen Eisenbahnen, Herrn Ritter von Lavale, der in gütigster Weise reiches Tarifmaterial überließ; und dem k. Regierungsdirektor bei der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen, Herrn Ritter von Hauck; ebenso Herrn k. Universitätsprofessor Dr. Lotz in München, auf dessen Anregung und unter dessen Leitung die Arbeit entstand; ferner Herrn Regierungsrat Geib vom Kaiserl. Statistischen Amt in Berlin, der mit statistischen Daten in liebenswürdigster Weise aushalf, sowie dem Direktor des statistischen Departements der schweizerischen Zollbehörde, Herrn Dr. A. Simon, endlich — last not least — Herrn Dr. Kittel, Sekretär der Handels- und Gewerbekammer von Unterfranken, der die Güte hatte, dem Verfasser die Bibliothek dieser Handelskammer zugänglich zu machen. Allen genannten Herren sei auch hier herzlicher Dank ausgesprochen.

Würzburg, Januar 1900.

Der Verfasser.

Verzeichnis und kurze Erklärung einiger tarif-technischer Ausdrücke.

Um öftere Erläuterungen in den Fußnoten zu vermeiden und um ein wiederholtes Nachschlagen zu erleichtern, sind einige der wichtigsten und am häufigsten vorkommenden tariftechnischen Ausdrücke nachstehend alphabetisch zusammengestellt:

Abfertigungsgebühr. Der feste, von der Transportweite unabhängige Bestandteil der Eisenbahnfracht, welcher die Entschädigung der Bahn für die Übernahme und Übergabe der Güter sowie für die Stationskosten (im Übernahme- und Übergabebahnhof) darstellt; wird im direkten und Wechselverkehr meistens zwischen Übernahme- und Übergabeverwaltung zu gleichen Teilen geteilt.

Ausnahmetarif: Auch Differentialtarif.

Nach Sax, Verkehrsmittel I S. 179: „Differentialtarife sind solche Frachtpreise für verschiedene Entfernungen, welche nicht in genauem Verhältnis zu der Transportweite stehen".

Lehr, Eisenbahntarifwesen S. 281: „Ganz allgemein könnte man unter Differentialtarif jeden Tarif verstehen, welcher für eine bestimmte Transportleistung einen günstigeren Frachtsatz ergiebt als ein anderer".

Cohn, Zur Beurteilung der englischen Eisenbahnpolitik S. 400, sieht in der Streitfrage über Wesen und Berechtigung der Differentialtarife „die Erörterung der Gleichheit der Behandlung unter ungleichen Umständen".

Ulrich, Eisenbahntarifwesen S. 68, unterscheidet zwischen absolut differentieller Tarifierung — wenn in einem und demselben Tarife nicht gleiche Einheitssätze für die Entfernungseinheit, sondern bei verschiedenen Entfernungen verschiedene Einheitssätze vorliegen — und relativ differentieller Tarifbildung, wenn die Einheitssätze zweier verschiedener Tarife voneinander abweichen.

Rank, Eisenbahntarifwesen, definiert den Begriff Differentialtarif einfach und klar dahin, daß derselbe jene Tarifbildungen umfaßt, welche von den allgemein festgelegten Grundlagen abweichen.

Differentialtarif siehe Ausnahmetarif.

Disparität. Nach Ulrich liegt eine Frachtdisparität in weiterem Sinne dann vor, wenn zwischen zwei Stationen für irgend einen Artikel niedrigere Frachtsätze bestehen als für den gleichen Artikel zwischen näher gelegenen Stationen desselben Eisenbahngebietes.

Instradierung oder Verkehrsleitung, die Leitung des Güterverkehrs über die verschiedenen Eisenbahnwege nach den sog. Instradierungsvorschriften. Bei konkurrierenden Bahnen verschiedener Verwaltungen wird in der Regel eine zeitliche oder räumliche Verkehrsteilung vereinbart.

Kartierung, direkte, besteht darin, daß schon die Versandstation die Frachten und Gebühren aller beteiligten Bahnen in der das Gut begleitenden Frachtkarte berechnet. Der Betrag wird entweder bei Frankierung von der Versandstation, sonst von der Empfangsstation erhoben. Früher war an jeder Übergangsstation von einer zur anderen Verwaltung eine Abrechnung notwendig.

Klassifikation. Die Einreihung der Güter in die verschiedenen Tarifklassen.

Lokaltarife. Tarife, welche nur die eigenen Stationen einer Bahnverwaltung umfassen.

Rabatt-Tarif. Ausnahmstarif für Versender, die eine bestimmte größere Gütermenge versenden.

Reexpedition u. Reexpeditionstarif. Das Wesen derselben ist am besten aus den bestehenden Bestimmungen über die Reexpeditionstarife ersichtlich.

Bestimmungen A über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) bei Einlagerung in süddeutschen Transitlagerhäusern und Reexpedition unter Anwendung der direkten Frachtsätze nach vorgelegenen und weitergelegenen Stationen. Gültig vom 1. IV. 1897.

Beim Reexpeditionsverfahren wird derjenige Frachtsatz gewährt, welcher zur Zeit des Weiterversandes aus dem Lagerhause für den direkten Verkehr gilt zwischen der ursprünglichen Abgangsstation — von der aus die Sendung nach der Einlagerungsstation kartiert wurde — und der neuen Bestimmungsstation, wohin die Sendung von der Einlagerungsstation abgefertigt wird.

Das Reexpeditionsverfahren findet für jede Sendung nur einmal statt. Für den Weiterversand hat die Lagerhausverwaltung einen neuen Frachtbrief auszustellen.

Beispiel: Beträgt die Fracht für 10 000 kg Wien-Stuttgart 285 Mk. und die bis zur Einlagerungsstation München bezahlte Fracht 179 Mk., so ist bei der Weiterversendung ab München die Differenz 285 —179 = 106 Mk. zu zahlen.

Bestimmungen B über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern (Getreide u. s. w.) unter Auflassung von Abfertigungsgebühren. Gültig vom 1. IV. 1897. — Für Getreide- ꝛc. Sendungen in Wagenladungen werden bei Weiterversendung des Gutes von bestimmten Lagerhäusern gewisse Beträge an den Abfertigungsgebühren für Ankunft und Abgang in der Einlagerungsstation aufgelassen, bezw. von der Normalfracht ab Einlagerungsstation abgezogen. Die Vergünstigung gilt für deutsches und verzolltes ausländisches Getreide. Die Vergünstigung gilt auch für Sendungen, welche bereits in einem anderen Lagerhause eingelagert waren und unter Herstellung des direkten Satzes oder mit Auflassung der Abfertigungsgebühren in der neuen Einlagerungsstation eingetroffen sind. Die Weiterversendung erfolgt auf Grund eines neuen Frachtbriefes.

Sax, Verkehrsmittel II S. 73, erklärt das Bestehen von Reexpeditionstarifen, bezw. das Fortbestehen der direkten Ausnahmetarife trotz unterbrochener

Reise dann für berechtigt, wenn die Unterbrechung des Transportes bei einem einheitlichen Verkehrsakte, für den Ausnahmetarife gelten, notwendig, d. h. wirtschaftlich ist.

Rank a. a. O. S. 496 sieht in dem Reexpeditionsverfahren ein unter Umständen wünschenswertes Mittel, um die großen Verschiedenheiten auszugleichen, welche bei staffelförmiger Bildung der Frachtsätze zwischen der Gesamtfracht bei direkter und gebrochener Abfertigung bestehen. Die Unterstützung durch die Reexpedition ist besonders angebracht

a) bei Industrien, welche gezwungen sind, ihre Rohstoffe aus größerer Ferne zu beziehen als ihre Konkurrenten im gleichen Absatzgebiete, welche die Rohstoffe in der Nähe haben;
b) beim Handel mit gewissen Gütern, welcher gezwungen ist, feste Lager in geeigneten Sammelplätzen zu halten.

Ulrich „Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen" S. 34 tadelt die Bezeichnung „Reexpeditionstarif" in dem bisher gebrauchten Sinne. Er will unter R.T. eine Zusammenstellung der lokalen Tarifsätze zwischen den Stationen und den gemeinsamen Grenzübergangsstationen verstanden wissen, bei der sich durch Addition der Tarifsätze bis zu der Übergangsstation der Gesamtsatz findet.

Refaktie. Nach Rank ein Frachtnachlaß, der meist nachträglich im Wege der Rückvergütung gewährt wird.

Bilinski versteht darunter „nicht publizierte Partikulartarife zu Gunsten gewisser Personen".

Nach Ulrich sind R. meist geheime Rückvergütungen, im Gegensatz zu Rabatt-Tarifen, bei denen ein Frachtnachlaß unter gewissen Bedingungen öffentlich zugesichert wird.

Reformtarif beruht auf einer Kombination des Wert- und Raumsystems (siehe diese) und hatte ursprünglich 1877 folgendes, später mehrfach geändertes Tarifschema:

Eilstückgut.
Eilwagenladungen.
Specialtarif für Gold- und Silberbarren.
Stückgut.
Allgemeine Wagenladungsklasse A_1 bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg.
" " B " " " " 10 000 kg.
Specialtarif A_2 (für Güter der Specialtarife) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg.
Specialtarife I—III (für Güter der Specialtarife) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg.

Streckensatz. Die mit der Entfernung, in der Regel mit jedem Kilometer wachsenden Transportgebühren, welche im Verein mit der Abfertigungsgebühr die gesamte Bahnfracht bilden.

Tarifverband. Verband mehrerer Bahnverwaltungen zum Abschluß eines Verbandstarifs (siehe diesen).

Umexpedition. Die früher an jeder Übergangsstation von einer zu einer anderen Bahnverwaltung notwendige neue Expedition des Gutes nach den Tarifen 2c. der neu übernehmenden Bahn.

Umkartierung. Die Ausstellung neuer Begleitpapiere für ein Gut an der Übergangsstation.

Verbandstarif. Tarif für direkten, bezw. Wechselverkehr, der von einem Eisenbahnverbande vereinbart ist.

Verkehrsleitung s. Instradierung.

Wagenraumsystem (sogen. natürliches System). Jenes System der Tarifierung, welches den Wert der Güter vollständig außer acht läßt, die Beförderungspreise nur nach der mehr oder weniger guten Ausnützung der Transportgefäße und nach der Raschheit der Beförderung festsetzt und daher in reinster Form nur Eilgut, Stückgut und Wagenladungen kennt.

Wechseltarif. Direkter Tarif für zwei aneinandergrenzende Bahnverwaltungen.

Wertsystem. Jenes System der Tarifierung, welches die Beförderungspreise nach dem Werte der Güter, also nach ihrer Belastungsfähigkeit festsetzt.

Zweiter Abschnitt.

Über Tarifpolitik der Großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Übersicht über die Entwicklung einzelner wichtiger Gebiete des badischen Eisenbahnwesens.

Nachdem in der Einleitung eine ganz allgemeine Übersicht über die verkehrspolitischen Verhältnisse in Südwestdeutschland, insbesondere am Oberrhein, über die wichtigsten Verkehrswege, die nach jenem Gebiete und durch dasselbe konkurrieren, gegeben wurde, mag es sich empfehlen, nunmehr an der Hand der Jahresberichte einer der größten Staatseisenbahnverwaltungen im Untersuchungsgebiete, eine gedrängte Übersicht über wichtigere Maßnahmen im Eisenbahntarifwesen zu geben, vorerst mit möglichster Unterdrückung aller Details. Diese Behandlungsweise bietet zunächst den Vorteil einer gewissen Specialisierung dessen, was in der Einleitung nur in großen Umrissen angedeutet werden konnte; in diesem Sinne stellt sich der vorliegende Abschnitt gewissermaßen als Brücke zu den Einzelbetrachtungen der folgenden Abschnitte dar.

Die Behandlungsweise bietet aber noch den weiteren Vorzug, schon jetzt Folgerungen allgemeiner Natur über die Tarifgebarung einer Bahnverwaltung zu ermöglichen und insbesondere Aufschlüsse darüber zu erteilen, welche Gründe für die Einführung, Änderung oder Aufhebung gewisser Ausnahmetarife maßgebend waren.

Die Auswahl der in Abschnitt II erwähnten Tarife ist auch von dem Standpunkte aus erfolgt, daß ein Einblick in die mannigfaltigen Verkehrs- und Handelsbeziehungen von und nach dem Oberrheingebiet, sowie in den dortigen Durchgangsverkehr geboten wird. Dabei konnten jedoch nur die wichtigsten Tarife angeführt werden, die Mehrzahl derselben mußte unerwähnt bleiben.

Bis gegen Ende der sechziger Jahre erfreute sich das System der Wertklassifikation im Eisenbahntarifwesen Deutschlands allgemeiner Anerkennung. Die Mängel dieses Systems waren insbesondere die Willkür bei der Gütereinteilung, die zahlreichen und häufigen Änderungen der Klassifikation und die hieraus sich ergebende Unsicherheit und Verworrenheit des Gütertarifwesens. Es kam zu Reformbestrebungen, welche zunächst im Tarif der nassauischen Staatsbahn vom 1. IX. 1867, sodann besonders in dem elsaß-lothringischen Wagenraumtarif vom 1. I. 1872, mit Änderungen und Ergänzungen vom 20. VII. 1874 und vom 1. VI. 1875 Ausdruck fanden.

Die Vorzüge, welche das Raumsystem erkennen ließ, fanden beim Publikum lebhaften Beifall und gestatteten auch den betreffenden Bahnverwaltungen eine erhebliche Vereinfachung und Verbilligung des Abfertigungsapparates[1]. Das Raumsystem fand rasche Verbreitung und wurde 1872 vom südwestdeutschen Eisenbahnverband[2] im Verkehr mit Elsaß-Lothringen, gegen die Mitte der siebziger Jahre von den badischen und pfälzischen Bahnen, der Main-Neckar-, Saarbrücker- und hessischen Ludwigsbahn angenommen.

Die badischen Bahnen hatten das Wertsystem bis 1873 beibehalten, nahmen von 1874 bis 1877 das Raumsystem an und gingen von 1877—1878, mit den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen, zu dem Reformtarif über, der auf dem gemischten System, d. h. auf einer Kombination von Wert- und Raumsystem beruht, und dessen Vorzüge schon seit 1874 von der k. bayerischen Staatsbahnverwaltung erkannt und durch Einführung auf den bayerischen (auch württembergischen) Bahnen erprobt waren.

1879[3].

Die Umrechnung der inneren badischen Tarife nach dem Schema des deutschen Reformtarifs[4] erfolgte im Jahre 1878, jene für den direkten Verkehr deutscher Bahnen untereinander konnte im Jahre 1879 der Haupt-

---

[1] Nach Aussage des Sachverständigen, Eisenbahndirektors v. Lavale, in der Tarifreformenquete von 1875 konnte bei Einführung des Raumtarifs das Expeditionspersonal um 33 % vermindert werden.

[2] Die Sätze dieses Wagenraum-Verbandstarifes s. Abschnitt III: oder bei Ulrich, Eisenbahntarifwesen S. 236.

[3] Von hier ab folgt Abschnitt II der Hauptsache nach den Jahresberichten über die Betriebsergebnisse der Großh. Badischen Staatseisenbahnen.

[4] Über „Reformtarif“ siehe das Verzeichnis tariftechnischer Ausdrücke in Abschnitt I.

sache nach zu Ende geführt werden. Von den direkten Tarifen mit dem Auslande waren dagegen Ende 1879 erst etwa 5% mit dem Reformtarif in Einklang gebracht.

Die Tarife mit Österreich-Ungarn beruhen auf einer ziemlich komplizierten Kombination des Reformtarifs mit dem österreichischen Klassifikationssystem. Da jedoch die Kombination für alle Güter nicht durchführbar war, mußten gewisse Güter auf die Umkartierung an den deutsch-österreichischen Übergangsplätzen verwiesen werden.

Die Schweizer hatten ihre Absicht, das deutsche Reformsystem anzunehmen, vorerst aufgegeben, weil unter den deutschen Bahnen schon wieder Verhandlungen über eine neuerliche Änderung des Tarifsystems angeregt wurden. Die Verhandlungen mit der Schweiz über ein gemeinsames Schema zur Verbindung des Reformtarifs mit dem schweizerischen Klassifikationssystem führten 1879 zu keinem Ergebnis.

Im süddeutsch-französischen Verkehr mußte nach Kündigung der bisherigen Tarife durch provisorische Vereinbarungen vorläufig Ersatz geschaffen werden. Im Verkehr mit Italien und der österreichischen Südbahn war man gezwungen, die alten Tarife vorerst beizubehalten.

Im inneren badischen Verkehr wurde ein Transittarif für besonders benannte Güter, die von belgischen oder holländischen Häfen zu Schiff nach Mannheim kommen, von Mannheim nach südbadischen Stationen erstellt, 1. V. 1879.

Für Wechsel- und direkten Verkehr wurden u. a. folgende Gütertarife nach dem Reformsystem erstellt:

T. f. d. holländisch-südwestdeutschen G.V. Hefte I, II, VIa, VIb. Verkehr mit Baden, 1. III. 1879. — T. f. d. belgisch-südwestdeutschen G.V. Verkehr mit Baden, 1. III. 1879. — T. f. d. Beförderung von Gütern zwischen Mannheim-Ludwigshafen und den Bodenseestationen, 1. V. 1879. — T. f. d direkte Güterbeförderung zwischen Stat. der württembergischen und badischen St.E.B. (1. IX. 1879); zwischen Stat. der württembergischen Bahn, und der Main-Neckar Bahn (1. IX. 1879); zwischen Stat. der württembergischen und pfälzischen E.B. (1. IX. 1879). — T.T. f. d. Beförderung von Gütern zwischen belgischen Seehäfen und Ulm tr., 20. X. 1879. — G.T. d. süddeutschen E.B. f. d. Verkehr mit Österreich-Ungarn, 1. XI. 1879. — T. des süddeutschen Verbandes für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stat. der württembergischen Bahnen einerseits und Stat. der Bahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg andererseits, 1. XI. 1879. —

A.T. für Kohlen: ab Stat. der böhmischen Westbahn nach Stat. der württembergischen und B.B., 15. I. 1879. — Von Stat. der Buschtehrader, Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn nach Stat. der badischen St.E., 15. II. 1879. — Aus den Saargruben nach Nordbayern, 1. V. 1879. — Von Mannheim nach Aarau und Luzern, 1. VIII. 1879. — Von Mannheim, Heidelberg, Kehl und Aarau nach Stat. der württembergischen Bahn, 15. X. 1879. — Aus den Saar-

gruben nach Stat. der württembergischen Bahn, 15. X. 1879. — Aus den Saargruben nach Stat. der österreichischen Südbahn (Tiroler Linie), 15. X. 1879.

A.T. für Holz: zwischen Stat. der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, der Galizischen Karl-Ludwigsbahn, der Ersten Ungar.-Galizischen E.B., der Eperies-Tarnower Bahn, der Dniester und Tarnow-Beluchower St.B., der Lemberg-Cernowitz-Jassy-Bahn, der Erherzog-Albrecht-Bahn einerseits und Stat. des mitteldeutschen E.B.V. andererseits via Oderberg. (Galizisch-deutscher bezw. galizisch-niederländischer Holzverkehr), 1. VIII. 1879. — Ähnliche A.T. im ungarisch-mitteldeutschen V., 1. VIII. 1879. —

A.T. für Getreide: von italienischen Hafenplätzen (Genua, Savona, Venedig u. s. w.) nach Konstanz, Lindau, Romanshorn, Rorschach via Brenner, 21. I. 1879. — Desgl. von italienischen Binnenstationen, 21. I. 1879. — Von Triest und Fiume via Pusterthal nach den vorgenannten St., 1. II. 1879. — Von Stat. böhmischer und österr. Bahnen nach Stat. der franz. Ostbahn, 1. X. 1879. — Im direkten Verkehr der Stat. Basel (B.B.) mit Stat. der S.N.O.B. und der Vereinigt. Schweiz. Bahnen, 1. XI. 1879. — Reexpeditionstarife für Getreide, welches von belgischen oder holländischen Häfen nach Mannheim oder Ludwigshafen oder Basel (B.B.) und von da nach Stat. der S.N.O.B. befördert wird, 1. XI. 1879. — A.T. f. Getreide zwischen der Stat. Antwerpen (Große Belg. Centralbahn) und Stat. der S.C.B. via Lanaeken, Köln, Mannheim, Aarau, Basel, 1. XII. 1879.

A.T. für sonstige Güter, u. a.: Provis. Reexpeditionstarif zwischen Basel (B.B. u. S.C.B.) und Zürich-Winterthur für bestimmte Güter, welche von belgischen Seehäfen originieren oder dahin bestimmt sind, 1. V. 1879. — Desgleichen von holländischen Seehäfen, (15. V. 1879. — Reexpeditionstarif ab Singen nach Zürich via Schaffhausen für Güter wie vorher, 15. V. 1879. — A.T. für die direkte Beförderung von Roheisen, Steinkohlen, Kokes u. s. w. zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Stat. der Vorarlberger Bahn via Konstanz bezw. Aarau-Konstanz, 1. VI. 1879. — A.T. für die Beförderung von Eisenerzen, Steinkohlen, Kokes und Roheisen zwischen Stat. der E.B. in Elsaß-Lothringen und Luxemburg einerseits, und Stat. der Saarbrücker, Pfälz. u. B.B. andererseits, 1. XI. 1879. — Sp.T. für rohe Baumwolle, in Ballen gepreßt, ab Venedig, Genua, Triest, Fiume u. s. w. nach Lindau, Konstanz, Romanshorn, Rorschach, 25. X. 1879.

1880.

Die Umrechnung der badischen Tarife im Verkehr mit dem Auslande wurde im Jahre 1880 abgeschlossen. Der Tarif für den süddeutsch-französischen Verkehr ist jedoch nur als Provisorium zu betrachten. Der südwestdeutsch-schweizerische Tarif vom 1. V. 1880 beruht auf einer Kombination des deutschen Reformtarifs mit den schweizerischen Tarifen. Der neue Gütertarif mit Italien beruht ebenfalls auf einer Kombination des Reformtarifs (bis zum Schnittpunkt Peri) und des italienischen Tarifes mit 6 Eilgut- und 30 Frachtgutklassen.

Unter anderem kamen folgende T. für Wechsel- oder direkte Verkehre zur Ausgabe: G.- und TT. für den Verkehr der Stat. Basel (B.B.) mit Stat. der meisten Schweizer Bahnen, 1. V. 1880. — Reglement und T. für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stat. der Bayer. St.E.B. und Stat. der E.B. in Elsaß-Lothringen und

Luxemburg, 1. I. 1880. — Tarife für den direkten G.V. zwischen Stat. der Bayer. St.E.B. und Stat. der Saarbrücker und Rhein-Nahe-E.B.; der württemberg. St.E.B. und Stat. der Saarbrücker ꝛc. E.B.; der württemberg. St.E.B. und Hanau (Hess.-Ludw.-Bahn); der Rheinischen, Kölnisch-Mindener und Bergisch-Märkischen E.B. und Bregenz, Lindau, Romanshorn u. Rorschach. Alle vom 1. I. 1880. — T. für den Verkehr zwischen holländischen Seehäfen und badischen Stat. (1. I. 1880), sowie württemberg. Stat. (1. II. 1880. — Provis. T. für den direkten G.V. zwischen Stat. der Österr.-Ungar. und Süddeutschen Bahnen einerseits, und Stat. der französischen Ostbahnen andererseits, II. 1880. — Reexpeditionstarif zwischen Singen (B.B.) und Stat. der Vereinigten Schweizer Bahnen für die direkte Beförderung von Gütern, welche von Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Friedrichsfeld oder belgischen Seehafenstationen originieren oder dahin bestimmt sind, 15. IV. 1880. — Reglement und Tarife des südwestdeutsch-schweizerischen G.V., 1. V. 1880. — T. für den direkten G.V. zwischen Basel (B.B.) und Bodenseeuferplätzen via Konstanz, 1. X. 1880. — Reglementarische Bestimmungen und Tarife für den direkten G.V. zwischen Italien und Deutschland via Kufstein-Brenner, 1. X. 1880. — Reglementarische Bestimmungen und Tarife für den G.V. zwischen Stat. der Österr. Südbahn und der Istrianer Bahn einerseits und Deutschland anderseits via Pusterthal-Brenner, 1. X. 1880. — Tarife für den Württemberg.-Schweiz. G.V., 1. X. 1880. — Provis. Übernahmetarife für den G.V. zwischen Basel (B.B.) und Stat. der Großen Belgischen Centralbahn, desgl. mit Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht ꝛc., 1. XI. 1880. — G.T. des Stettin-Südwestdeutschen Verbandes, 1. XI. 1880. — Südwestdeutscher E.V.V. Heft 10. Verkehr der B.B. mit der Main-Neckar-Bahn, 1. XII. 1880. — Reglement und Tarife für den Norddeutsch.-Schweiz. G.V., 1. XII. 1880.

A.T. für Steinkohlen: für Steinkohlen in Wagenladungen von 10000 kg von Stat. der Aachener Industriebahn nach Stat. der Badischen und Württemberg. St.E.B. via Bingerbrück-Ludwigshafen, 1. III. 1880. — Ab Mannheim und Ludwigshafen nach Stat. der Bözbergbahn und der Schweiz. Nordostbahn, 1. V. 1880. — Von den Saargruben nach den Stat. der B.B. via Pfalzbahn (1. V. 1880) und nach Stat. der Hess.-Ludwigs-Bahn (1. III. 1878 u. 1. VII. 1880). — Von Stat. Böhm. Bahnen nach Stat. süddeutscher Bahnen (Süddeutsch. E.V.V. Verkehr mit Österr.-Ungarn. III. Teil. Heft 3, 1. XII. 1880).

A.T. für Holz: zwischen Stat. der Bayer. St.B. und Stat. der Pfälzischen E.B. (Bayer. Pfälz. Verkehr, 1. IV. 1880). — A.T. für die Beförderung von Holz in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Stat. der Badischen St.E.B. und Stat. holländischer Bahnen, 20. IV. 1880. — A.T. für die Beförderung von Stammholz, Telegraphenstangen, Sägemehl zwischen Stat. der Bayer. St.B. und Mannheim, 15. V. 1880.

A.T. Getreide: Süddeutscher E.V.V. Verkehr mit Österr.-Ungarn. III. Teil, Heft 1. A.T. für Getreide, 1. I. 1880. — Provis. Transittarife für Getreide, welches von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim oder Luwigshafen und von da nach Stat. der S.C.B. und der Biel-Jura-Bern-Luzern-Bahn kommt, 1. VII. 1880. — A.T. für Getreide zwischen italienischen Hafenplätzen und Binnenstationen und Stat. süddeutscher Bahnen, 1, VIII. 1880. — Verschiedene A.T. für den Getreideverkehr zwischen ungarischen Stat. der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, dann zwischen Stat. der Kaschau-Oderberger-, der Ungar. Nordostbahn,

der Theiß-E.B., endlich der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn einerseits, und Stat. der Württemberg. und Badischen St.B.., der Main-Neckar-Bahn, der Pfälz. E.B., der Hess.-Ludw.-Bahn, der E.B. in Elsaß-Lothringen und Luxemburg, 1. VIII., 15. IX., 1. X., 15. X. 1880. — A.T. des Rumänisch-Galizischen Verbandes für den Transport von Getreide ꝛc. $\frac{20.\ \text{I.}}{15.\ \text{XI.}}$ 1880.

Sonstige A.T.: für metallurgische Erzeugnisse in Wagenladungen im Verkehr der Bergisch-Märkischen mit der Badischen E.B., 10. I. 1880. — A.T. für Petroleum (in Bassins) zwischen Antwerpen und Stat. der S.E.B., 10. III. 1880. — Sp.T. für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland via Brenner, 1. X. 1880. — Sp.T. für Frachtguttransport roher Baumwolle in Ballen ab Venedig, Genua, Triest, Fiume ꝛc. nach Lindau, Konstanz, Romanshorn, Rorschach, 10. X. 1880. — A.T. des Rheinisch-Pfälzisch-Badischen E.B. für Roheisen, Rohstahleisen, Eisenluppen ꝛc., Brucheisen zwischen Stat. der Rheinischen Bahn einerseits, und Stat. der Pfälzischen und B.B. andererseits, 10. X. 1880.

1881.

Nach Erwerbung wichtiger Privatbahnen durch den preußischen Staat wurde eine Neuregulierung der Gütertarife auf den preußischen Staatsbahnen mit folgenden gemeinsamen Grundtaxen eingeführt:

	Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklasse		Specialtarife				Ausn.T. Holz d. Sp.T. II
			A_1	B	A_2	I	II	III	
		Sätze für 1000 kg in Markpfennigen							
Streckentaxen pro km	Das Doppelte der Stückgutklasse	11,0	6,7	6,0	5,0	4,5	3,5	—	3,0
für Entfernungen bis 100 km		—	—	—	—	—	—	2,6	—
„ „ über 100 km		—	—	—	—	—	—	2,2	—
Expeditionsgebühren:									
bis 10 km		100	100	80	80	80	80	80	80
11— 20 „		110	110	90					
21— 30 „		120	120	100					
31— 40 „		130	130	110					
41— 50 „		140	140	120					
51— 60 „		150	150	120	90	90	90	90	90
61— 70 „		160	160	120					
71— 80 „		170	170	120					
81— 90 „		180	180	120					
91—100 „		190	190	120					
über 100 „		200	200	120	120	120	120	120	120

Nach diesen Grundtaxen wurden die Gütertarife aller preußischen Staatsbahnen, mehrerer norddeutscher Privatbahnen, der Hess.-Ludwigs-Bahn, der Main-Neckar-Bahn und der Reichsbahn (hier ausschl. Sp.T. III) um-

gerechnet. Hierdurch wurde es notwendig, auch die sämtlichen Tarife des südwestdeutschen Verbandes und die badischen Lokaltarife, endlich alle über diese Gebiete gehenden direkten Tarife neu zu bearbeiten.

Für den südwestdeutschen Verbandstarif wurden die obigen preußischen Grundtaxen angenommen, aber mit folgenden Expeditonsgebühren für alle Entfernungen:

Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III	Holz
200	200	120	120	120	120	120	120

Ausgenommen wurde der Specialtarif III, für den man die bisherigen Taxen beibehielt. Dagegen wurden für Kohlen, Roheisen und Erze in den Relationen, für welche alle beteiligten Verwaltungen die Ermäßigung zugestehen, Ausnahmetarife zu den billigeren Sätzen des preußischen Specialtarifs III gebildet. Die Tarife traten am 1. X. 1881 in Kraft.

Der Lokaltarif der badischen Bahnen wurde nach folgenden Einheitssätzen neuberechnet:

	Eilgut	Stückgut	Allgem. Wagenladungsklasse		Specialtarife				Ausnahmstarife					
			A_1	B	A_2	I	II	III	Holz d. Sp.T. II Nr. 1	Steine d. Sp.T. III Nr. 2	Kohlen Nr. 3	Roheisen Nr. 4	Eisen d. Sp.T. I Nr. 5 a	Eisen d. Sp.T. II Nr. 5 b
Streckentaxe pro km	Das Doppelte der Frachtstückgutklasse.	11,0	6,7	6,0	5,0	4,5	3,5	2,7	3,0	—	—	—	4,0	3,0
für Entfernungen von 100 km		—	—	—	—	—	—	—	—	2,6	2,6	2,6	—	—
für Entfernungen über 100 km		—	—	—	—	—	—	—	—	2,2	2,2	2,2	—	—
Expeditionsgebühren im inneren Verkehr bis zu 20 km		100	100	60	60	60	60	60	60	—	60	60	60	60
für jeden km mehr bis zu 40 km		5	5	3	3	3	3	3	3	—	3	3	3	3
über 40 km		200	200	120	120	120	120	120	120	—	120	120	120	120
bis zu 30 km		—	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	—	—
für jeden km mehr bis zu 60 km		—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
über 60 km		—	—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	—	—
im direkt. Verkehr (1/2)[1]		100	100	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60

[1] Die Abfertigungsgebühr wird in der Regel zwischen der Absende- und Empfangsverwaltung geteilt.

Die Sätze sind in Pfennigen für 1000 kg angegeben. Der badische Tarif trat am 1. XI. 1881 in Kraft.

Für Transporte nach und von Bayern, welche in Mannheim von holländischen oder belgischen Häfen zu Schiff ankommen oder dorthin abgehen, mußten aus Konkurrenzgründen mittelst eines Übernahmetarifs vom 1. VIII. 1881 ermäßigte Kartierungstaxen für die Strecken ab bezw. nach u. a. Mannheim, Lauda, Heidingsfeld, Würzburg, Bruchsal und Konstanz erstellt werden, weil ab und nach Gustavsburg via Aschaffenburg von und nach Bayern ein ermäßigter Transittarif in der Höhe des bezeichneten Übernahmetarifs bestand und eine auf Grund der bisherigen Taxgleichstellung zwischen Gustavsburg und Mannheim beantragte Übertragung der Gustavsburger Frachten auf Mannheim seitens der bayerischen Verwaltung abgelehnt worden war.

Für Wechsel- und direkte Verkehre wurden u. a. folgende T. ausgegeben: T. für die direkte Güterbeförderung zwischen Stat. der Gr. B. St.E.B. u. Stat. der Württemb. St.-E.B., 1. I. 1880. — Tarifheft Nr. III für den Norddeutsch-Schweiz. G.V., 1. I. 1881. — Reglement und T. des Sächsisch-Südwestdeutschen V.G.V., 1. I. 1881. — Schlesisch-Südwestdeutscher V.G.T., 1. II. 1881. — Tarifheft Nr. VI für den Südwestdeutsch-Schweizerischen G.V., 1. III. 1881. — G.T. der Stat. Waldshut für den Verkehr mit Stat. der Schweiz. Nordostbahn und der Verein. Schweiz. Bahnen, 1. VI. 1881. — Provis. G.T für den Verkehr zwischen Mannheim (B.B.) und Stat. der E.B.D. Köln (rechts- und linksrh.) und Elberfeld. — G.T. des Österr.-Ungar. und Süddeutsch-Französischen E.V., 15. VII. 1881. — Reexpeditionstarif des Belgisch-Holländisch-Schweizerischen Verbandes für den Verkehr ab Basel (B.B.) tr. nach der Schweiz, 15. X. 1881. — T. für die Beförderung von Gütern zwischen Basel (S.C.B.) und sämtlichen Stat. der Badischen E.B., 1. XII. 1881. — G.T. für den direkten Verkehr zwischen Basel (B.B.) und Aarau, Luzern ꝛc., 1. XII. 1881. — Reglementarische Bestimmungen und T. für den direkten G.V. zwischen Stat. der oberitalienischen und römischen Bahnen und den Stat. Lindau, Konstanz, Romanshorn und Rorschach, 1. XII. 1881. — T. für den direkten G.V. zwischen Triest, Fiume, Görz, Sagrado einerseits, und Lindau, Konstanz, Romanshorn und Rorschach andererseits, 1. XII. 1881.

A.T. für Steinkohlen: von Mannheim, Heidelberg, Kehl und Maxau nach Stat. der Württemberg. E.B., 1. I. 1881. — Von Mannheim via Konstanz und Ludwigshafen via Maxau-Konstanz nach Stat. der Vorarlberger Bahn, 1. V. 1881. — Im Rheinisch-Westphälisch-Württemberg. Verband, 1. VI. 1881. — Von den Saargruben nach Stat. der Hess.-Ludwigs-Bahn (Nr. 3), nach Stat. der Badischen S.E.B. (Nr. 6), nach Stat. der Main-Neckar-Bahn (Nr. 8), nach Stat. der Bayer. St.B. (Nr. 10); alle vom 1. X. 1881. — Von Stat. der E.B.D. Köln (rechts- und linksrh.), und der E.B. in Elsaß-Lothringen nach Stat. der S.N.O.B., der Vereinigten Schweizerischen Bahnen und der Vorarlberger Bahn via Saargemünd, 1. X. 1881. — Im Rheinisch-Westphälisch-Baseler Verkehr, 1. XI. 1881. — Zwischen Mannheim und Stat. der S.C.B., 20. XI. 1881. — Im Rheinisch-Westphälisch-Badischen Verkehr, 1. XII. 1881.

A.T. für Getreide: im Rumänisch-Vorarlberg-Schweizerischen Verkehr,

1. I. 1881. — Im Mährisch-Süddeutschen Verkehr, 10. I. 1881. — Zwischen ungar. Stat. der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und Stat. der Südwestdeutschen Bahnen (Provis. T. vom 1. IX. 1881). — Zwischen ungarischen Stat. der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und Konstanz, Schaffhausen, Basel (B.B. und S.N.O.B.), 10. IX. 1881. — Für Getreide mit Provenienz oder Bestimmung Belgien und Holland, oder im tr. durch diese Länder, mit Taxen ab Basel, B.B. tr. nach Stat. verschiedener Schweizerbahnen, 15. 10. 1881. — Für Getreide in Ladungen von 5000 und 10000 kg von Genf tr. nach Schaffhausen und Waldshut und Stat. der B.B., 1. XII. 1881. — Zwischen Rorschach, Romanshorn tr., Konstanz, Singen tr., Schaffhausen und Stat. der S.N.O.B., 1. XII. 1881.

Sonstige A.T.: T.T. für besonders benannte Güter, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach Basel (Elsaß-Lothr. Bahn) transportiert werden, 10. IX. 1881. — Reexpeditionstarif für rohe Baumwolle von Le Hâvre bezw. Amanweiler Grenze und Altmünsterol-Grenze nach südbadischen Stat., 7. X. 1881. — Sp.T. für den Frachtguttransport roher Baumwolle von Italien nach Lindau tr., Romanshorn, Rorschach und Konstanz, 1. XII. 1881.

1882.

Von besonderer Wichtigkeit für die Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien war die Eröffnung der Gotthardbahn im Juni 1882. Hierdurch wurde die Einrichtung direkter Tarife für den deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard und die Abänderung der bestehenden Tarife via Brenner notwendig. Die Lösung der hierbei sich ergebenden großen Schwierigkeiten wurde dadurch erleichtert, daß die beteiligten Schweizerbahnen nach deutschem Vorschlag für ihre Strecken zunächst im Transitverkehr das Schema des deutschen Reformtarifs der Hauptsache nach annahmen. Da auch die Südbahn für den Verkehr via Brenner sich angeschlossen hatte, konnten für Gotthard und Brenner auf gleicher Grundlage beruhende Tarife mit gleichen Reglementsvorschriften bis zu den italienischen Grenzpunkten eingeführt werden. Italien dagegen behielt seine Klassentarife bei, weshalb die Tarife für den Verkehr nach italienischen Stationen in Schnittform nach und von den Übergangsstationen Chiasso und Peri erstellt werden mußten.

Die Mehrzahl der Schweizerbahnen entschloß sich bald, das deutsche Tarifsystem auch für ihren inneren Verkehr anzunehmen, ein Vorgang, der von großer Bedeutung für den späteren engen Zusammenschluß der deutschen und schweizer Bahnen war.

Im inneren badischen Verkehr ist die Einbeziehung weiterer Stationen in den A.T. Nr. 5 (für Eisen) und Nr. 8 (für Cement), die Aufhebung des A.T. Nr. 12 (Tripolith) wegen Einbeziehung dieses Artikels in den Sp.T. III, endlich die Einführung eines neuen A.T. für Zuckerrüben und Schnitzel im Verkehr der Station Waghäusel zu erwähnen.

Ausgegeben wurden u. a. folgende Tarife:

Die Tarife für die Beförderung von Gütern zwischen Mannheim (Ludwigshafen) und den Bodenseeuferstationen Friedrichshafen, Bregenz und Lindau, 1. I. 1882. — T. für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen französischen Bahnen und Bucarest, 15. III. 1882. — T. für den Verkehr zwischen den badischen und württembergischen Bahnen, sowie zwischen den bayerischen und den Bahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg, 1. V. 1882. — G.T. des Württemberg-Elsaß-Lothring. Verkehrs, sowie des Pfälzisch-Württemberg. Verkehrs, 1. V. 1882. — T. für den Belgisch-Südwestdeutschen G.V., Hefte II, VI a, VII a (1. V. 1882) und VI b, VII b 1. VII. 1882). — T. des englisch-südwestdeutschen Verbandes, Hefte VI und VII. Verkehr mit Baden und Württemberg, 1. V. 1882. — T. für den direkten G.V. zwischen bayer. und württemberg. Stationen, 1. VI. 1882. — Reglementarische Bestimmungen und T. für den direkten G.V. zwischen Deutschland, und zwar: Teil I., Reglementarische Bestimmungen, 1. VI. 1882; Teil II. T. für den Verkehr via Brenner und Pontebba, 1. X. 1882; Teil III. Verkehr Chiasso-Gotthard, 1. VI. 1882; Teil IV. Verkehr via Gotthard-Pino, 4. XII. 1882 — G.T. für den Verkehr von Rheinland-Westphalen nach Baden (1. VII. 1882), nach Hessen (1. VIII. 1882), nach der Main-Neckar-Bahn (1. VII. 1882). — G.T. des bayerisch-hessischen Verkehrs, 1. VII. 1882. — T. für den direkten G.V. zwischen Basel (B.B.) und Stat. der S.N.O.B., der Vereinigt. Schweiz. Bahnen ꝛc., 1. X. 1882. — Übernahmetarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel (B.B.) und Stat. der Gotthardbahn via Waldshut-Rothkreuz, 1. X. 1882. — T. für den Mährisch-Böhmisch Mannheim-Ludwigshafener G.V., 1. XII. 1882.

A.T. für Steinkohlen: zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Stat. der Vorarlberger Bahn, 1. II. 1882. — Ab Basel (B.B.) nach Stat. der S.N.O.B., 1. II. 1882. — Aus Belgien nach badischen Stat., 1. III. 1882. — Aus Ruhrgruben nach Italien via Basel-Gotthard-Chiasso, 1. VI. 1882. — Von Stat. der E.B.D. Köln, der Bahnen in Elsaß-Lothringen, der Badischen Staatsbahnen ꝛc. nach Stat. der oberitalienischen, der römischen und der süditalienischen Bahnen via Basel-Gotthard-Chiasso, 1. VI. 1882. — Im Rheinisch-Westphälisch-Württembergischen Verkehr, 1. VIII. 1882.

A.T. für Getreide: im Galizisch-Süddeutschen Verkehr, 10. VIII. 1882. — Im Galizisch-Schweizerisch-Südbadischen Verkehr, 10. VIII. 1882. — Im Verkehr der Böhmischen Bahnen mit den Süddeutschen Bahnen (Süddeutscher E.V.B.), 1. IX. 1882. — Im Verkehr der Österr.-Ungarischen mit den Süddeutschen Bahnen (Süddeutscher E.V.B.), 20. IX. 1882. — Im Böhmisch-Schweizerisch-Südbadischen Verkehr, (15. IX. 1882) und im Österr.-Ungar.-Schweizer.-Südbadischen Verkehr (20. IX. 1882). — Zwischen Stat. der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft u. Konstanz, Singen, Schaffhausen und Basel (B.B. und Schw.N.O.B.), 15. X. 1882. — Zwischen rumänischen, bulgarischen und serbischen Stat. der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und Konstanz, Singen ꝛc. (wie vorher), 15. X. 1882. — Im Mährisch-Süddeutschen Verkehr, 15. XI. 1881. — Für Getreidetransporte, welche aus Österr.-Ungarn, Bayern und Württemberg in Basel (B.B.) ankommen und von da nach Altmünsterol mit der Bestimmung nach Frankreich weiter gehen, 1. XII. 1882. — Reexpeditionstarif für den Transport roher Baumwolle von Le Hâvre bezw. Amanweiler und Altmünsterol (Grenze) nach südbadischen Stat., 15. II. 1882. —

A.T. für die Beförderung in Eilfracht von Lebensmitteln in Wagenladungen aus Italien nach Deutschland via Chiasso-Gotthard, 1. VI, 1882. — A.T. für die Beförderung von Rohzucker von bayerischen, kgl. sächsischen und mitteldeutschen Stat. nach Rivarolo, Ligure, Sampierdarena, San Martino Veneto, Stat. der oberitalienischen Bahnen, 1. XI. 1882.

1883.

Im inneren badischen Verkehr wurden neu eingeführt die A.T. Nr. 15 (für Petroleum und Naphta) und Nr. 16 (für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Ölsaaten). Zur Einführung des ersteren, den Petroleumverkehr der Station Mannheim mit einer Reihe badischer Stationen umfassenden Tarifs gab der Umstand Veranlassung, daß schon vorher ermäßigte A.T. für den Verkehr von belgischen und holländischen Häfen nach der Schweiz und von deutschen Häfen nach Deutschland bestanden, und daß insbesondere die letzteren anfangs 1882 eine Ermäßigung zum Nachteil Mannheims erfahren hatten. Der Grund für die Einführung des A.T. Nr. 16 lag darin, daß alle Gebiete, welche Getreide in die Schweiz einführen, A.T. für diesen Verkehr besitzen. Wenn auch der Getreideexport aus Baden nach der Schweiz eine wesentliche Rolle nicht spielt, da Baden nicht einmal seinen eigenen Getreidebedarf produziert, so wollte man doch auch der heimischen Landwirtschaft für eventuelle Geschäfte nach der Schweiz ähnliche tarifarische Vorteile bieten, wie sie das ausländische Getreide genießt. A.T. Nr. 16 gilt im inneren badischen Verkehr von allen Stationen mit Wagenladungsverkehr nach Basel, Schaffhausen, Waldshut, Singen und Konstanz.

Die Direktion der Schweiz. Nordostbahn erhielt das Recht, auch als Vertreterin anderer Schweizerbahnen den Sitzungen der Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen mit beratender Stimme beizuwohnen, weil die Mehrzahl der Schweizerbahnen das Schema des deutschen Reformtarifs der Hauptsache nach angenommen hatte.

Folgende Gütertarife wurden u. a. neu erstellt:

T. für die direkte Güterbeförderung zwischen Stat. der B.B. und der bayer. Bahnen via Würzburg-Lauda, 10. V. 1883. — Reexpeditionstarif für den G.V. zwischen Stat. der B.B. und der Gotthardbahn via Waldshut-Rothkreuz, 1. VIII. 1883. — A.T. für den G.V. zwischen Stat. der Bayerischen, Badischen, Pfälzischen, Hess.-Ludwigs-Bahn einerseits, und den Stat. Passau-Donaulände tr. und Regensburg-Donaulände tr. für Rumänien und weiter, 15. IX. 1883. — Verschiedene T. und Übernahmetarife für den Verkehr der Badischen und Pfälzischen Bahnen mit der Schw.N.O.B. — Übernahmetarif für den G.V. zwischen bayer.-österreichischen Grenzstationen, den Donau-Umschlagstationen Deggendorf, Passau, Regensburg und Stat. österr. Bahnen einerseits, und Mannheim (B.B.) tr. und Ludwigshafen tr. anderer-

seits, 10. XI. 1883. — T. für den Belgisch-Schweiz. G.V., 1. II. 1883. — Einige Hefte im Rheinisch-Westphälisch-Süddeutschen V.G.T. — T. für die Beförderung von Gütern zwischen Stat. der französischen Nord- und Westbahn und solchen der deutschen Bahnen, 1. I. 1883.

A.T. für Steinkohlen: Übernahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen ab Basel (B.B.) nach Stat. der Schw.N.O.B. und der Vereinigt. Schweiz. Bahnen, 20. VIII. 1883. — Provis. A.T. Nr. 12 für Steinkohlen von Stat. der E.B.T. Köln linksrh. und der Bahnen in Elsaß-Lothringen nach Stat. der Schw.N.O.B., der Vereinigt. Schweiz. Bahnen und der Vorarlberger Bahn via Saargemünd, 1. I. 1883. — A.T. Nr. 8 für den Transport von Steinkohlen und Kokes aus den Saargruben nach Stat. der Main-Neckar-Bahn, 1. VIII. 1883.

A.T. für Getreide: A.T. für den Transport von Getreide &c. mit der Bestimmung nach Belgien und Holland zwischen Stat. der Bayerischen St.B. einerseits und Mannheim (B.B.) anderseits via Würzburg-Lauda, 1. VII. 1883. — A.T. des Mährisch-Süddeutschen Verkehrs für Getreide, 15. VII. 1883. — A.T. Nr. II für den Getreideverkehr zwischen ungarischen Stat. der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und Stat. der Württemberg. und B.B. via Passau oder Wien, 1. VIII. 1883. — A.T. Nr. XI a für den Getreideverkehr zwischen rumänischen, bulgarischen und serbischen Donaustationen und Stat. der Württemberg. und B.B. via Passau oder Wien, 1. VIII. 1883. — Reexpeditionstarif für Getreide &c. ungarischer, serbischer &c. Herkunft ab Waldshut tr. nach Basel &c., 15. IX. 1883. — A.T. für den Transport von Getreide im Verkehr der Österr.-Ungarischen und Süddeutschen Bahnen (Süddeutscher E.B.V., 1. X. 1883). — A.T. für Getreide im Galizisch-Süddeutschen Verkehr, 1. X. 1883. — Zwei A.T. für Getreide zwischen Stat. der Rumänischen Bahnen und süddeutschen Stat., 1. V. und 1. X. 1883. — Zwei Übernahmetarife für Getreide, welches von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim bezw. Ludwigshafen und von da nach gewissen Stat. der S.N.O.B. transportiert wird, 15. XII. 1883. Mit Umkartierung in Basel. — Provis. A.T. für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht aus Italien nach Belgien und England via Gotthard, 15. III. 1883. — Desgl. nach Holland, 1. VI. 1883.

1884.

Die vielfachen Änderungen an den Ausnahmetarifen, welche seit Ausgabe des Tarifs für den internen badischen Güterverkehr vom 1. XI. 1881 eingetreten waren, veranlaßten eine Neuausgabe der Ausnahmetarife in Gestalt einer zweiten Abteilung des Gütertarifs. Dabei wurden auch Änderungen, teils redaktioneller, teils materieller Art, vorgenommen.

Vor allem ist dabei die Einführung des A.T. Nr. 2 für sämtliche Güter des Sp.T. III. zu erwähnen. Der A.T. beruht auf den preußischen Sätzen des Sp.T. III (2,6 Pf. pro tkm bis 100 km, darüber 2,2 Pf., wogegen der badische Streckensatz bis 100 km 2,7 Pf. ist). Die Veranlassung hierzu lag vor allem darin, daß die Reichseisenbahnen, welche für ihren Inlandverkehr die preußischen Sätze angenommen hatten, im Verkehr Elsaß-Baden nicht die billigeren preußischen Sätze, sondern nur die höheren südwestdeutschen Sätze

oder Anteile nach preußischen Grundtaxen, aber mit voller Abfertigungsgebühr zugestanden. Um den badischen Interessenten die niedrigeren preußischen Sätze auf der Reichsbahn und den angrenzenden preußischen Bahnen zugänglich zu machen, entschloß man sich, die preußischen Sätze im vorgenannten A.T. Nr. 2 einzuführen.

Erhebliche Ermäßigungen wurden ferner dadurch gewährt, daß man die virtuellen Längen, welche bisher im Gebiete der Schwarzwald-Bahn bei der Tarifberechnung zugeschlagen wurden, beseitigte, in der ausgesprochenen Absicht, den Verkehr in Massenartikeln zu fördern und mit der Hoffnung, die anfangs zu erwartenden Ausfälle später durch vermehrte Transporte wieder auszugleichen.

Der innere badische Verkehr umfaßte Ende 1884 folgende Ausnahmetarife:

Nr. 1 für europäisches Holz und Holzzeugmasse.
" 2 " die Güter des Sp.T. III.
" 3 " Holz des Sp.T. III, Erde, Steine ꝛc.
" 4 " Zuckerrüben, Zuckerrüben-Futterschnitzel.
" 5 " Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Ölsaaten.
" 6 " Spiritus und Sprit zum Export.
" 7 " Eisen des Sp.T. I und II.
" 8 " Salz.
" 9 " Petroleum und Naphta.
" 10 " Anilinabfall- und Kammersäure.
" 11 " Palmöl, Palmkernöl und Kokosöl.
" 12 " Cement und Cementfabrikate.
" 13 " Denaturierte, schwefelsaure Thonerde.
" 14 " Gips.
" 15 " Farbhölzer.
" 16 " Zucker aller Art.

Für die Wechsel- und direkten Verkehre war die Eröffnung der Arlbergbahn, November 1884, von größtem Einfluß. Die österreichische Staatsbahn kündigte die bisherigen, für die Einflußsphäre der Arlbergbahn in Betracht kommenden Tarife und Instradierungsvereinbarungen und legte neue Vorschläge vor. Die Verhandlungen über diese wichtigen Fragen beanspruchten längere Zeit. In Betracht kamen hauptsächlich folgende Verkehre:

a) Verkehr von Mannheim, Heidelberg und südlich gelegenen badischen Stationen, von Ludwigshafen, Speyer, Landau, St. Ingbert und weiter südlich gelegenen pfälzischen Stationen, endlich von Stationen

in Elsaß-Lothringen mit Österreich-Ungarn (ohne Böhmen und westl. Salzkammergut).

b) Verkehr der übrigen Stationen Südwestdeutschlands mit Tirol, Kärnten, Krain, Kroatien, Slavonien und Süd-Ungarn, südlich und westlich von der Linie Ödenburg-Raab-Budapest-Szegedin.

c) Verkehr der Stationen der französischen Ostbahn mit Österreich-Ungarn, ausschl. Böhmens und eines Teiles der Mährischen und Salzburger Stationen.

Ein Teil der neuen Tarife kam 1884 zur Einführung, der Rest bedurfte noch längerer Zeit zur Fertigstellung. Die Reexpeditionsbegünstigungen, welche verschiedene Einlagerungsplätze für den Verkehr von Österreich-Ungarn nach und über süddeutsche Linien schon bisher genossen, wurden auch Konstanz gewährt.

Nachdem die Schweizer Bahnen 1882 das Schema des deutschen Reformtarifs angenommen hatten, wünschte man die direkten Verkehrsbeziehungen dorthin besser auszubilden und schritt deshalb 1884 zur Bildung eines südwestdeutsch-schweizerischen Eisenbahnverbandes. Die Tarife erschienen teilweise schon in diesem Jahre.

An Tarifen wurden u. a. ausgegeben:

T. für die Güterbeförderung zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Stat. der bayer. Bahnen, 1. III. 1884. — Übernahmetarif für den G.V. zwischen bayer.-österreichischen Grenzstationen, Donauumschlagstationen Deggendorf ꝛc. und österr. Stat. einerseits, und Gustavsburg tr., Mannheim tr. und Ludwigshafen tr. anderseits, 1. IV. 1884. — Übernahmetarif für den G.V. zwischen Gustavsburg tr., Mannheim tr. und Ludwigshafen tr. einerseits, Wien, Preßburg, Raab, Budapest anderseits, 20. IX. 1884. — Reglement und T. für den russisch-schweizerisch-französischen G.V., 1. VI. 1884. — Ein Teil des südwestdeutsch-schweizerischen V.G.T. — nämlich Hefte II für den Verkehr der S.N.O.B. mit Baden (A), Elsaß-Lothringen (B), Main-Neckar-Bahn und E.B.D. Frankfurt (C) Pfalz- (D) und Hess.-Ludwigs-Bahn (E); Hefte III für den Verkehr der Vereinigt. Schweizer Bahnen mit Baden (1. X. und 1. XII. 1884). — T. für den Verkehr der bayer. Stat. mit Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen, 1. XII. 1884. — T. für den belgisch-südwestdeutschen Verkehr, 1. II. 1884. — Desgl. für den niederländisch-südwestdeutschen Verkehr, 1. II. 1884. — Desgl. für den niederländisch-schweizerischen Verkehr, 1. II. 1884. — Desgl. für den württemberg-schweizerischen G.V., 1. VII. 1884. — Desgl. für den belgisch-schweizer. G.V., 1. XI. 1884. — Übernahmetarif für Ruhrkohlen ab Basel (B.B.) nach Stat. der Schw.N.O.B. und der Vereinigt. Schweizer Bahnen, 5. III. 1884. — A.T. für mineralische Kohlen von Stat. der böhmischen Westbahn nach Stat. der süddeutschen Bahnen, 1. III. 1884. — Saarkohlentarife, und zwar Nr. 7 (nach Württemberg, 10. X. 1884); Nr. 10 und 11 (nach Nord- und Südbayern, 10. IX. 1884); Nr. 12 und 13 (nach Stat. der Schw.N.O.B., 1. X. 1884).

A.T. für Getreide: T.T. für die Beförderung von Getreide (und Baumwolle), sofern die Sendungen von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach

Mannheim bezw. Ludwigshafen und von da nach Stat. der S.N.O.B. transportiert werden, 1. X. 1884. — Übernahmetarife für die Beförderung von Getreide, welches (wie vorher), nach Bodenseeuferstationen transportiert wird. (Mit Umkartierung in Konstanz), 10. X. 1884. — A.T. für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Ölsaaten zwischen Basel (B.B.) und Stat. der S.C.B., 1. X. 1884. — A.T. für Getreide im Verkehr der österreich-ungarischen Bahnen mit den süddeutschen Bahnen (Süddeutscher E.B.V. Teil III, Hefte 1 u. 2, 1. XI. 1884). — A.T. für den Verkehr zwischen Stat. der süddeutschen Bahnen und Passau-Donaulände tr. für Rumänien und weiter, 1. III. 1884. — A.T. für den Transport von Rohzucker, Pilézucker und Melasse von Stat. der Aussig-Teplitzer Bahn, der böhmischen Westbahn ꝛc., nach Gustavsburg tr., Mannheim tr. und Ludwigshafen tr., 1. XI. 1884[1]. A.T. für den direkten G.V. zwischen Stat. deutscher Bahnen und Stat. der französischen Ostbahn (für Holz, Getreide und Sprit), 1. XI. 1884.

1885.

Im inneren badischen Verkehr ist außer einem Nachtrag zur zweiten Abteilung des Gütertarifs (Ausnahmetarife) nur der „Tarif für die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Abonnement“ zu erwähnen. Die Vorteile dieses Abonnementtarifs liegen besonders in der außerordentlich kurzen Lieferfrist, ferner in der Ermäßigung der Stückgutfrachtsätze, welche in dem Wegfall der Minimaltaxe für die einzelne Sendung und in dem frachtfreien Rücktransport der Emballagen lag. Die Begünstigung wurde indessen von den Interessenten sehr wenig benützt.

Hinsichtlich der Wechsel- und direkten Verkehre ist zu erwähnen, daß die durch die Eröffnung der Arlbergbahn bedingte, umfangreiche Neuberechnung der Tarife für den österreich-ungarisch-süddeutschen Verkehr nicht zu Ende geführt werden konnte. Dagegen kam eine Neuherausgabe der Tarife für den deutsch-französischen Verband (via Elsaß-Lothringen) unter Ausschluß der österreich-ungarischen Bahnen zustande. Desgleichen kam auch die 1884 begonnene Neueinrichtung der Tarife für den südwestdeutsch-schweizerischen Verband zum Abschluß; die Tarife für den Verkehr mit Stationen der Gotthardbahn mußten dagegen wegen schwebender Fragen im deutsch-italienischen Verbande noch zurückgestellt werden.

Ausgegeben wurden u. a. folgende Tarife:

Südwestdeutscher V.G.T. Teil II, Heft 5 (Verkehr Baden-Elsaß-Lothringen, 1. I. 1885); Heft 6 (Verkehr Baden-Main-Neckar-Bahn, 1. IV. 1885); Heft 7 (Verkehr Baden-Köln (Direktionsbezirk linksrh., 1. I. 1885). — Südwestdeutsch-schweizer. Verband, Hef I A (Verkehr Baden-Central- und Westschweiz. Bahn, 1. III. 1885); Heft I, B—E (Verkehr der südwestdeutschen Bahnen ohne Baden) — Central- und Westschweiz., 1. III. 1885); Heft II F (Verkehr E.B.D. Köln linksrh. — Schw.N.O.B.,

[1] Der Tarif unterstützt den Wettbewerb der Rhein- gegen die Elbeschiffahrt.

1. VIII. 1885); Heft III F (Verkehr E.B.T. Köln linksrh. — Vereinigt. Schweiz. Bahnen, 1. VIII. 1885). — Süddeutscher E.B.V., Verkehr mit Österreich-Ungarn, 1. IV. 1885. — T. für den badisch-bayerischen Verkehr, 1. X. 1885. — T. für den Verkehr Basel Schw.C.B. und den badischen Stat., sowie den Bodenseeuferstationen, 1. XI. 1885. — T. für den Verkehr B.B.-Prinz-Heinrich-Bahn, 1. II. 1885. — T. des englisch-südwestdeutschen Verbandes (Heft II, Verkehr mit Basel B.B. und Schw.C.B., 1. I. 1885); Heft VI (Verkehr mit den übrigen badischen Stationen, 1. V. 1885). — Deutsch-französischer Verband (Verkehr via Elsaß-Lothringen: Teil I, Reglementarische Bestimmungen; Teil II, Tariftabellen der normalen Tarife: Teil III, Provis. G.T. für den Verkehr zwischen Le Hâvre und verschiedenen Stat. der süddeutschen Bahnen: A.T. für Holz. Sämtliche Hefte vom 1. XII. 1885.

A.T. für Steinkohlen: im Verkehr von den rheinischen Stat. nach den Bodenseeuferstationen (15. II. 1885): für den Verkehr von Böhmen nach süddeutschen Stat. (1. VIII. 1885): von Mannheim-Ludwigshafen nach Stat. der Schw.C.B., Gotthardbahn rc. (1. X. 1885).

A.T. für Getreide: im Verkehr der österreich-ungarischen Bahnen mit den badisch-schweizerischen Grenzstationen (1. I. 1885). — Übernahmetarife für die Beförderung von Getreide, welches von einem holländischen oder belgischen Hafen zu Schiff nach Mannheim-Ludwigshafen und von da nach Bodenseeuferstationen, Stat. der S.N.O.B. transportiert wird (15. VIII. 1885). — T.T. für die Beförderung von Getreide und Reis, welcher, wie vorher, nach Mannheim-Ludwigshafen und von da nach Stat. der S.C.B., Gotthardbahn rc. transportiert wird (1. X. 1885).

A.T. für Eisen und Stahl, landwirtschaftl. Maschinen rc. von Stat. der süddeutschen Bahnen nach Passau-Donaulände und Regensburg-Donaulände tr., 1. IV. 1885.

A.T. für den Verkehr zwischen Stat. der süddeutschen Bahnen einerseits und Passau, sowie Regensburg-Donaulände tr. nach und von Rumänien, Serbien, Bulgarien, 15. VI. 1885.

Übernahmetarif für den G.V. zwischen den bayer.-österr. Grenzstationen und den Donauumschlagstationen Deggendorf rc. einerseits und Gustavsburg tr., Mannheim tr. und Ludwigshafen tr. anderseits, 1. VIII. 1885.

T.T. für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim-Ludwigshafen und von da nach den im Tarif angegebenen Stat. transportiert werden (10. VIII. 1885).

Desgl. für Güter, welche von den oben genannten Häfen nach Mannheim (ohne Ludwigshafen) und von da nach Basel, Elsaß-Lothringen transportiert werden (1. XI. 1885).

1886.

Der interne badische Gütertarif erfuhr keine wesentlichen Änderungen oder Zusätze. Die infolge Eröffnung der Arlbergbahn notwendig gewordene Neuberechnung der Tarife für den österreich-ungarisch-süddeutschen Verkehr kam im Berichtsjahre noch nicht zur Vollendung. — Im Zusammenhang mit vorgenannter Neuberechnung steht die Ausgabe eines Tarifs für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Verkehr vom Juni 1886. — Verschiedene Tarife des südwestdeutsch-schweizerischen Verbandes für den Verkehr der

Gotthardbahn konnten noch nicht erstellt werden, weil die Regelung einiger Fragen im deutsch-italienischen Verbande noch ausstand. — Im Herbste 1886 war die Mainkanalisierung bis Frankfurt a. M. vollendet und konnte dem Verkehr übergeben werden. Frankfurt gewann dadurch für den Eisenbahnverkehr nach Süden und Osten eine wesentlich veränderte Bedeutung, weshalb die beteiligten Bahnverwaltungen sich entschlossen, die den benachbarten Handelsplätzen und Rheinumschlagstationen gebotenen Verkehrserleichterungen auch der Stadt Frankfurt in angemessener Weise zugänglich zu machen. Man kam überein, die Tarife für die Rhein- und Mainumschlagplätze künftig auf einheitlicher Grundlage zu berechnen, und hielt es für zweckmäßig, die Frachtsätze für diese Umschlagplätze aus den Verbandstarifen auszuscheiden und in besondere Tarife zusammenzufassen.

Im Berichtsjahr wurden u. a. folgende Tarife ausgegeben:

Südwestdeutscher V.G.T., Teil II, Heft 9, Verkehr Baden-Hess.-Ludwigs-Bahn, 1. I. 1886. — T. für den Verkehr Basel (B.B.) einerseits und Stat. der Schw.N.O.B., den Bodenseeuferplätzen Bregenz, Lindau 2c. anderseits, 1. III. 1886. — T. für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Basel (B.B.) und Stat. der Gotthardbahn, 15. IX. 1886. — T. für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainumschlagstationen einerseits, und Stat. der bayer. St.E.B. anderseits, 1. X. 1886. — Desgl. zwischen Rhein- und Mainumschlagstationen einerseits, und Stat. österreichischer Bahnen, bayerisch-österreich. Grenzstationen und den Donauumschlagstationen anderseits, 1. X. 1886. — Süddeutscher E.V., Teil II, Hefte 8—14, Verkehr zwischen ungarischen und süddeutschen Bahnen, 1. V. 1886. — Österreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer E.V.V., Teil II, Hefte 1—3, Verkehr der österreich-ungarischen und böhmischen Bahnen mit den Stat. Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (B.B. und Schw.N.O.B.), 1. VIII. und 1. IX. 1886. — Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher E.V.V., Teil II, Heft 1, Verkehr zwischen österreichischen Stat. westl. Innsbruck und süddeutschen Stat., 1. VI. 1886. — T. für den direkten G.V. zwischen Stat. der österreichischen Südbahn: Triest, Fiume 2c. einerseits und Deutschland anderseits via Brenner, 1. XII. 1886.

Übernahmetarif für die Beförderung von Getreide von Mannheim oder Ludwigshafen nach Bodenseeuferstationen, 6. IX. 1886.

A.T. für die Beförderung von Getreide: zwischen Stat. der böhmischen und süddeutschen Bahnen (15. X. 1886, Süddeutscher E.V.V.); — zwischen Stat. der österreichischen St.B. und den Stat. Basel, Schaffhausen 2c. (1. VIII. und 1. IX. 1886, Österreich-ungar.-schweizer.-südbadischer E.V.V.); — zwischen Stat. der k. k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und Stat. der süddeutschen Bahnen (1. VIII. 1886); — zwischen Stat. der eben genannten Schiffahrtsgesellschaft und den Stat. Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (B.B. und Schw.N.O.B.), 20. IX. 1886; — zwischen Stat. der böhmischen Bahnen und den Rhein- und Mainumschlagstationen, 15. X. 1886.

T.T. für die Beförderung besonders benannter Güter, welche von einem holländischen oder belgischen Hafen zu Schiff in Mannheim-Ludwigshafen ankommen und

a) von da nach den im Tarif genannten Stat. (Bregenz, Friedrichshafen rc.), 6. IX. 1886;

b) von da nach Stat. der Vereinigt. Schweizerbahnen weitergehen, 20. VII. 1886.

T.T. für die Beförderung roher Baumwolle in Ballen nach und von Le Hâvre, Fécamp rc. einerseits und südbadischen Stat. anderseits, 1. VII. 1896.

Seehafen-A.T. für den Westdeutschen Verband, 1. VIII. 1886.

A.T. für die Beförderung von Rohzucker von deutschen Stat. nach Rivarolo-Ligure, Sampierdarena, San Martino Veneto, Stat. der italienischen Bahnen, 1. VIII. 1886.

Der Tarifkommission und der Generalkonferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen lagen zwei wichtige Beratungsgegenstände vor:

1. Der Antrag Preußens auf Ermäßigung der Stückgutfrachten für landwirtschaftliche und metallische Artikel. Zur Begründung wurde angeführt, daß die betreffenden Waren infolge der Tarifreform eine bedeutende und von den Interessenten überaus lästig empfundene Frachterhöhung erfahren haben, sodaß ein öffentliches Bedürfnis für den Antrag nachgewiesen sei. Die süddeutschen Verwaltungen — jetzt auch noch Baden — verhielten sich ablehnend; der Antrag kam zu Fall. Weiteres hierüber s. unter 1887.
2. Änderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung für Güter des Sp.T. II. Der Antrag[1] wurde allseitig angenommen und kam im einheitlichen G.T. vom 1. XII. 1886 zur Durchführung.

1887[2].

Da der Gütertarif der badischen Bahnen vom 1. XI. 1881 durch viele Nachträge unübersichtlich geworden war, erfolgte eine Neuausgabe, welche am 1. XII. 1887 in Kraft trat. Der neue Tarif brachte viele Änderungen und trug insbesondere dem Umstande Rechnung, daß es im Verkehr zwischen vielen badischen Stationen bisher möglich war, durch Leitung über württembergische Linien einen kürzeren Weg und billigere Frachten zu erreichen, als auf ausschließlich badischen Linien. Um einerseits diese Umkartierungen über württembergische Linien auszuschließen, anderseits aber weitgehende Taränderungen der badischen Bahnen und der mit diesen im Wechsel- oder Verbandsverkehre stehenden Verwaltungen, und insbesondere eine Störung des württembergischen Lokaltarifs zu vermeiden, wählte man das Mittel, den über württembergisches Gebiet führenden kürzesten Entfernungen zwischen je zwei der einschlägigen badischen Stationen überall 10—11 km zu-

[1] Bei Aufgabe in Mengen unter 10000 kg, jedoch über 5000 kg oder bei Frachtzahlung für 5000 kg, werden die Güter der Sp.T. I und II zu den Sätzen der Klasse A_2, jene des Sp.T. III zu den Sätzen des Sp.T. II befördert, wenn nicht der betreffende Tarifsatz für 10000 kg eine billigere Fracht ergiebt.

[2] Tarifsätze des inneren badischen Verkehrs und zwar der Tarif für den Verkehr der Station Mannheim vom 1. XII. 1887 sind zum Zwecke des Vergleiches mit den Sätzen des südwestdeutschen Verbandstarifs in Abschnitt III gegeben.

zurechnen, und nur dort, wo die württembergische Zwischenstrecke sehr lang war, die Differenz zwischen den höheren württembergischen und den billigeren badischen Taxen der Frachtberechnung für die ganze Entfernung nach dem badischen Schema zuzuschlagen.

Bei den A.T. ist zu erwähnen, daß A.T. Nr. 1 für Holz bisher nicht für den Verkehr der Stationen südlich von Freiburg und Hornberg unter sich galt. Bei der auf allen Gebieten der wirtschaftlichen Thätigkeit erheblich gesteigerten Konkurrenz wollte man dem südlichen Teil Badens diesen A.T. nicht ferner vorenthalten und dehnte denselben auf das gesamte Gebiet der badischen Bahnen aus.

A.T. Nr. 7 (Eisen und Stahl) wurde auf die Richtung nach Süden, Nr. 8 (Salz) auf die Richtung von den Salinenstationen, Nr. 9 (Petroleum), Nr. 10 (Anilinabfall- und Kammersäure), Nr. 11 (Palmöl, Palmkernöl, Kokosöl) und Nr. 16 (Steinkohlen) auf die Richtung von Mannheim beschränkt, was für A.T. Nr. 15 (Blei) schon früher geschehen war. Anlaß hierzu gab die Forderung ausländischer Bahnen, die Ermäßigungen auch für Richtungen zur Verfügung zu stellen, für welche sie nicht berechnet waren.

Mit dem 1. Oktober 1887 traten die A.T. Nr. 19 und 20 (ermäßigte Stückguttarife für gewisse Artikel der landwirtschaftlichen Betriebe und für unedle Metalle und Metallwaren) in Kraft. Wie schon für 1886 erwähnt, wurde der von der preußischen Staatsbahnverwaltung bei der Tarifkommission s. Z. gestellte Antrag auf Einführung ermäßigter Stückgutfrachtsätze für gewisse Artikel von der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen zwar angenommen, der Beschluß kam aber nachträglich infolge vielseitigen Widerspruches zu Falle.

Die preußischen und Reichseisenbahnen führten sodann die erwähnte Ermäßigung auf dem Wege der Ausnahmetarifierung für ihre Gebiete und einseitigen Verkehre ein. Für den Verkehr zwischen preußischen und Reichseisenbahnen mußte die badische Verwaltung sich jener Ausnahmetarifierung anschließen, wenn sie nicht umgangen werden wollte. Für den badischen Inlandverkehr dagegen wurden die preußischen A.T. als nicht vollkommen geeignet erachtet, und man behielt daher dort die bisherigen Stückgutsätze bei, suchte aber den auch von badischen Verkehrsinteressenten geäußerten Wünschen durch die A.T. Nr. 20 (metallurgische Artikel bei Aufgabe als Stückgut) und Nr. 19 (landwirtschaftliche Bedarfsartikel und Erzeugnisse als Stückgut) gerecht zu werden.

Ausgegeben wurden u. a. folgende Tarife:

Südwestdeutscher E.V.V., Teil II, Heft 8, Verkehr Baden-Pfalz, 1. IV. 1887. — T. für die direkte Güterbeförderung zwischen Stat. der B.B. einerseits und Stat. der württembergischen Bahnen andererseits, 1. IV. 1887. — T. für den Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen G.V., 1. V. 1887. — Südwestdeutsch-schweizerischer E.V.V., Hefte II G und III G (Verkehr Rhein- und Mainumschlagstationen einerseits und Stat. der Schw.N.O.B. und der Vereinigt. Schweizerbahnen andererseits), 1. VIII. 1887. — T. für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainumschlagstationen Mannheim ꝛc. einerseits und Stat. der württembergischen Bahnen andererseits, 1. V. 1887.

A.T. für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes im rheinisch-westphälisch-südwestdeutschen Verband (Heft I Verkehr mit Baden), 1. I. 1887. — A.T. für die Beförderung von Steinkohlen von den Rhein- und Mainumschlagstationen Mannheim ꝛc. nach der Westschweiz, 1. III. 1887. — A.T. für die Beförderung von Getreide ꝛc. mit der Bestimmung nach Belgien und Holland von Stat. der bayerischen St.B. nach den Umschlagplätzen Mannheim ꝛc., 1. V. 1887. —

T.T. für die Beförderung besonders benannter Güter (Felle, Kaffee, Baumwolle ꝛc.), welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach den Rhein- und Mainumschlagstationen und von da nach den im Tarif angegebenen St. der B.B.- und nach Bodenseeuferstationen transportiert werden, 1. II. 1887. — T.T. (wie vorher) für den Verkehr Mannheim-Basel (Elsaß-Bahn), 10. I. 1887. — T.T. (wie vorher) Rhein- und Mainumschlagstationen-Schw.N.O.B. und Vereinigte Schweizerbahnen, 1. III. 1887. —

A.T. für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach England, Belgien und Deutschland via Gotthard, Brenner und Pontebba, 1. III. 1887. — A.T. für die Beförderung von russischem Petroleum (Karosin) ab Eydtkuhnen tr. bezw. Illowo tr. nach Stat. der süddeutschen Bahnen, sowie nach Frankfurt a. M. und Hannover, 1. IV. 1887.

1888[1].

Infolge des neuen Gütertarifs der badischen Bahnen vom 1. XII. 1887 wurden Neuregelungen des Verkehrs mit den Bodenseeuferstationen und den übrigen südwestdeutschen Bahnen erforderlich, die am 1. I. 1888 in Kraft traten.

An Tarifen für Wechsel- und direkte Verkehre wurden u. a. ausgegeben:

Rumänisch-süddeutscher E.V.V.; allgemeine Klassentarife; T. für den Umschlag in dem rumänischen Hafen Braila, 1. III. 1888.

Übernahmetarif für den G.V. zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Mannheim tr. ꝛc. einerseits und Wien, Korneuburg andererseits über Passau, bezw. Regensburg, 25. III. 1888.

[1] Vom Jahre 1888 ab bis zum Jahre 1897 mußten die alljährlich ausgegebenen Wechsel- und direkten Tarife kürzer geschildert werden, mit Rücksicht auf den Umfang der Arbeit.

T. für den direkten G.V. zwischen Deutschland und Italien über Peri-Brenner und Pontebba und über Chiasso-Gotthard, 1. VIII. 1888.

T. für den Verkehr zwischen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz einerseits und Passau-Donaulände tr., sowie Regensburg-Donaulände tr. andererseits, 15. IX. 1888.

T. für den Verkehr zwischen Stat. der österreichischen Südbahn: Triest, Fiume rc. einerseits und Deutschland, sowie den badisch-schweizerischen Stat. Basel rc. andererseits, 1. XII. 1888.

A.T. für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von den Main- und Rheinumschlagstationen Mannheim rc. nach Stat. der Schw.C.B., Gotthardbahn rc., 1. VII. 1888.

Süddeutscher E.B.V. A.T. für den Transport mineralischer Kohlen ab Stat. der böhmischen Bahnen nach solchen der süddeutschen Bahnen, 1. X. 1888.

A.T. für den Transport von Steinkohlen von den Main- und Rheinhafenstationen Mannheim rc. nach Stat. der österreichischen St.B., 15. X. 1888.

A.T. für Getreide; Rumänische-süddeutscher E.B.V., 1. III. 1888.

A.T. für Getreide zwischen Stat. der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn und den badisch-schweizerischen Stat., 10. X. 1888. (Österreich-ungarisch-schweizerisch-südbadischer E.B.V.)

A.T. für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland, Belgien über Gotthard und Brenner, 1. IV. 1888.

A.T. für die Beförderung von Rohzucker von deutschen nach italienischen Stat. 1. VIII. 1888.

1889.

Neu im innern Verkehr der A.T. Nr. 22 für Chinagras und Szechnenhanf mit den Taxen des Sp.T. II, um einer Fabrik in Emmendingen den Bezug dieser Waren, welche ähnliche Verwendung finden, wie die Artikel Hanf und Flachs des Sp.T. II, zu den Sätzen wie Flachs und Hanf zu ermöglichen.

Torfstreu unter die Güter des A.T. Nr. 19, I (Düngemittel als Frachtstückgut) aufgenommen, um den Interessenten den Bezug dieses landwirtschaftlichen Bedarfsartikels in geringen Mengen zu erleichtern.

Tarife des englisch-südwestdeutschen Verbandes für den Verkehr zwischen London einerseits und Stat. der südwestlichen E.B. Deutschlands andererseits, Heft 2: Frachtsätze für den Verkehr mit Basel (1. II. 1889).

T. für den Verkehr zwischen den Rhein- und Mainumschlagstationen und Stat. der böhmischen Bahnen (1. II. 1889).

A.T. für Getreide: im süddeutschen E.B.V. für den Verkehr mit Österreich und Ungarn (1. X. 1889); ferner im österreich-ungarisch-schweizerisch-südbadischen E.B.V. (1. II. 1889).

Einführung ermäßigter Stückgutfrachten für den Exportverkehr über die deutschen Seehäfen (Sätze der Wagenladungsklasse A_1, 20,00 Mk. Abf. Gebühr

pro Waggon und 6,7 Pf. pro tkm). Zuerst von Preußen eingeführt, welches die übrigen Verwaltungen einlud, sich anzuschließen. Auch die südwestdeutschen Bahnen und Baden schlossen sich an, obwohl sich der Stückgutverkehr von Baden nach den deutschen Seehäfen bei dem bisherigen Verhältnis der Frachten nach deutschen und belgisch-holländischen Häfen gut entwickelt hatte. Man wollte die Exportinteressen Badens nicht schädigen, gegenüber anderen deutschen Gebieten.

Eingehende Verhandlungen in der Tarifkommission, dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen über „Festsetzung einheitlicher Grundsätze für die Frachtberechnung bei Verwendung von Wagen übernormaler Größe und die im Zusammenhang damit stehende Einführung von Tarifbestimmungen für Leichtgüter". Die preußischen Anträge scheiterten zum Bedauern der badischen Bahnverwaltung an dem Widerstande der bayerischen, sächsischen, württembergischen Bahnen, der hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzer Bahnen, der Mecklenburger Friedrich-Franz-Bahn und der Halberstadt-Blankenburger Bahn. Näheres über die interessante Frage s. Jahresbericht der badischen Bahnverwaltung für 1889, S. 27 ff.

1890.

Bei der Neuausgabe des badischen Gütertarifs fielen folgende Ausnahmetarife weg:

a) Der bisherige A.T. Nr. 2 für Güter des Sp.T. III. Die Frachtsätze sind jetzt unter Sp.-T. III der allgemeinen Tarifklassen enthalten, weil nach Annahme der badischen Grundtaxen durch Bayern und Württemberg der Grund hinfällig geworden war, aus welchem s. Z. die ermäßigten Grundtaxen für Güter des Sp.T. III im badischen Gütertarif in Form eines Ausnahmetarifs eingeführt wurden.

b) Der bisherige A.T. Nr. 17 für Roheisen. Die Sätze entsprechen denen des Sp.T. III.

c) Der bisherige A.T. Nr. 22 für Chinagras und Szechnenhanf. Die Frachtsätze waren die der Klasse A_2 bezw. des Sp.T. II. Die Artikel wurden in die Güter des Sp.T. II der allg. Klassifikation eingereiht, so daß A.T. unnötig.

Im übrigen bei den A.T. nur unerhebliche redaktionelle Änderungen.

Unter den ausgegebenen Tarifen für Wechsel- und direkte Verkehre sind u. a. zu erwähnen:

Tarife f. d. Verkehr der Rhein- und Mainumschlagstationen Mannheim, Ludwigshafen ꝛc. mit Stationen der württembergischen Bahnen (1. VI. 1890); Tarif f.

d. Verkehr Basel (Badische Bahn) loco und transit, sowie Waldshut einerseits und Stationen der Gotthardbahn andererseits (15. VI. 1890); Tarif f. d. Verkehr zwischen Basel, Station der schweizerischen Centralbahn einerseits und sämtlichen Stationen der badischen Bahnen, den Bodenseeuferstationen und Friedrichsfeld (Main-Neckarbahn) andererseits (1. VII. 1890); Tarif f. d. Verkehr von Stationen der süddeutschen Bahnen für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern und darüber hinaus (1. IX. 1890).

A.T. f. d. Beförderung von Getreide im galizisch-süddeutschen Eisenbahnverband (1. IX. 1890); Transittarife für besonders benannte Güter, welche zu Schiff von belgischen oder holländischen Häfen nach den Rhein- und Mainumschlagplätzen kommen und von da mit der Bahn nach den im Tarif angegebenen badischen Stationen und den betreffenden Bodenseeuferstationen befördert werden. Tarif f. d. Verkehr ab Mannheim und Ludwigshafen (20. V. 1890), ab Frankfurt, Gustavsburg, Mainz, Kassel (1. VI. 1890).

1891.

A.T. Nr. 20 für Bier in Wagenladungen zur Ausfuhr nach der Schweiz (Sätze des Sp.T. I anstatt der allg. Wagenladungsklasse). Zweck: Diese von den bayerischen Bahnen den dortigen Brauereien zugestandene Tarifierung auch für die Brauereien Badens nutzbar zu machen.

Es wurde beschlossen, den bestehenden Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter als Specialtarif in das Tarifschema des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, aufzunehmen. Hiermit ist eine alte Streitfrage, fortgesetzte Klagen des Handels über die Höhe der Stückgutfracht und die Bestrebungen nach billigerer Tarifierung geringwertiger Stückgüter, durch Einführung einer zweiten Stückgutklasse endlich erledigt. Auf preußischen Antrag war schon 1886 von der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen die Bildung eines Specialtarifs für bestimmte Stückgüter beschlossen, nachträglich aber auf schriftlichen Widerspruch einzelner — namentlich süddeutscher — Verwaltungen abgelehnt worden. Viele Verwaltungen hatten deshalb den erstrebten Tarif vorerst als A.T. eingeführt. Näheres hierüber s. Abschnitt III.

Tarif f. d. Donau-Umschlagverkehr zwischen Basel, Schaffhausen (Stationen der badischen Bahnen) und Stationen der schweizerischen Nordostbahnen einerseits und den Stationen Passau-Donaulände transit 2c. andererseits, 1. II. 1894.

Tarif f. d. Verkehr der Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz einerseits und den bayerischen Stationen andererseits, 1. VII. 1891.

A.T. für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes 2c. von Deutschland nach Italien über Gotthard und Brenner, 1. IV. 1891.

A.T. f. d. Beförderung von Getreide 2c. im Österreich.-Ungarischen-Süddeutschen Verband. Verkehr zwischen den Stationen der süddeutschen Bahnen einerseits und der ungarischen Bahnen andererseits.

1892.

Der bisherige Ausnahmetarif Nr. 3 für bestimmte Stückgüter wurde infolge Einbeziehung der in demselben genannten Artikel in den „Specialtarif für bestimmte Stückgüter“ aufgehoben.

Neu eingeführt ein A.T. Nr. 21 für gewisse Düngemittel (Mist, mineralische Phosphate) im Verkehr Mannheim-Basel. Grund: Das Bestehen eines entsprechendenden Ausnahmetarifs Ludwigshafen-Basel.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide

a) zwischen Stationen der ungarischen Bahnen und den Rhein(Main)umschlagplätzen Mannheim transit, Frankfurt transit (1. V. 1892).

b) von Stationen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach Stationen süddeutscher Bahnen (1. VII. 1892).

c) von Stationen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft nach schweizerischen Stationen und badisch-schweizerischen Übergangsstationen (1. VIII. 1892).

A.T. für Roh- und Pilézucker von böhmischen Stationen nach Rhein- und Mainumschlagplätzen Mannheim transit (15. XI. 1892).

Am 30. IX. 1892 wurde das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ratifiziert. Dasselbe soll am 1. I. 1893 ins Leben treten, einheitliches Recht für den internationalen Frachtverkehr schaffen und auf alle Gütersendungen Anwendung finden, welche auf bestimmten Bahnlinien und auf Grund direkter Frachtbriefe zwischen den Gebieten der vertragschließenden Staaten zum Versand kommen.

Im Zusammenhang damit steht die an die Stelle des bisherigen Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. VI. 1874 tretende Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. XI. 1892. Das internationale Übereinkommen läßt das innere Recht der Vertragsstaaten unberührt; seine Grundsätze waren jedoch geeignet, im wesentlichen auch als Grundlage für eine Revision der inneren Bestimmungen zu dienen, welche zu genannter Verkehrsordnung führte.

1893.

Notstandstarif zur Erleichterung des Bezugs von Futter- und Streumitteln. Baden gewährte (10. VI.) im Binnenverkehr eine Ermäßigung der Specialtarifsätze I, II und III um ein Drittel des normalen Betrages.

Die preußischen Staatsbahnen gewährten für ihren Binnenverkehr (26. VI.) und ihren Wechselverkehr mit den Reichseisenbahnen einen A.T. mit fallender Staffel, der im Nahverkehr etwa 15 %, auf größere Entfernungen etwa 35 % Ermäßigung bietet. Dem preußischen Tarif schlossen sich rasch die Mehrzahl der deutschen Bahnverwaltungen an. Auch Baden hinsichtlich des direkten und Durchgangsverkehrs mit deutschen Bahnen. Im badischen Binnenverkehr wurde dagegen der erstgeschilderte Tarif beibehalten, weil derselbe im allgemeinen zu einem für den inländischen Verkehr günstigeren Ergebnisse führt als der preußische Tarif.

Tarif für den Güterverkehr zwischen Waldshut einerseits und Stationen der Mittel- und Westschweiz andererseits, 1. IV. 1893.

A.T. für die Beförderung von Getreide von Stationen der österr. und ungar. Bahnen nach schweizerischen Stationen und badisch-schweizerischen Übergangsstationen, 1. IX. 1899.

Desgl. zwischen Stationen der rumänischen und der süddeutschen Bahnen, 1. IX. 1893.

A.T. für Eisen und Stahl, Petroleum und Naphtha zwischen Stationen der Bahnen in Österreich, Ungarn, Böhmen, Mähren, Galizien, Bukowina einerseits und schweizerischen Stationen, bezw. badisch-schweizerischen Übergangsstationen andererseits, 1. VI. 1893.

1894.

A.T. f. d. Transport von Getreide, Malz, Mühlenfabrikaten ꝛc. zwischen Stationen der österr. und ungar. Bahnen einerseits und Stationen der süddeutschen Bahnen andererseits, 1. XII. 1894.

(Getreide.) Desgl. zwischen Stationen gewisser (im Tarif benannter) Bahnen in Österreich, Ungarn, Böhmen, Mähren, Galizien und Bukowina einerseits und Stationen der schweizerischen Bahnen, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der badischen Bahnen andererseits, 1. XI. 1894.

Die Tarifmaßregeln des Jahres 1893 zur Erleichterung des Bezugs von Futter- und Streumitteln, sowie Düngemitteln wurden teils im Juni, teils im September 1894 aufgehoben.

1896.

Badischer Binnenverkehr.

Neu eingeführt A.T. Nr. 25 für Pitch-Pine, Yellow-Pine und einige andere amerikanische Hölzer von Mannheim nach badisch-schweizerischen Übergangsstationen, um die Ausfuhr von Mannheim nach der Schweiz gegenüber dem Wettbewerb der Mittelmeer- und Adriahäfen zu heben.

Desgl. A.-T. Nr. 27 für Malz aller Art, im Verkehr von sämtl. badischen Stationen nach den schweizerischen Übergangsstationen, um die Ausfuhr nach der Schweiz zu begünstigen und die badischen Malzfabriken gegenüber den Fabriken von Bayern und Österreich zu stärken.

Wechsel- und direkte Verkehre.

Notstandstarif für Düngemittel vom 15. VI. 1896 zwischen deutschen Stationen.

Transittarif für besonders benannte Güter, welche von belgischen oder holländischen Häfen zu Schiff nach Mannheim kommen und von da nach Friedrichshafen weitergehen, 1. I. 1896.

A.T. für Petroleum, Naphtha, Mineralöle ꝛc. zwischen Kaiser Ferdinand-Nordbahn, Öster.-Ungar. Staatseisenbahnges. und den österr. Staatsbahnen nach Bregenz transit und schweizerischen Stationen.

1897.

Der bisherige A.T. Nr. 17 ist für Steinkohlen und Braunkohlen (wie in der allg. Güterklassifikation unter Sp.T. III genannt) ferner für Torf und Steinkohle auf der Grundlage des preuß. Rohstofftarifs im Verkehr mit sämtl. badischen Stationen neu erstellt worden.

Neu eingeführt A.T. Nr. 28 für Getreide, Mühlenerzeugnisse ꝛc. ab sämtlichen badischen Stationen nach den schweizerischen Übergangsstationen für Sendungen, welche zum Eingang in die Schweiz oder Vorarlberg verzollt werden. Die Einführung erfolgte zu Gunsten der badischen Landwirtschaft, nachdem die benachbarten preußischen, hessischen ꝛc. Bahnen für die Rhein- und Mainumschlagplätze Frankfurt a. M., Mainz und Gustavsburg billige Ausnahmesätze zur Einführung gebracht hatten, in denen die badischen Landwirte eine Bedrohung ihrer Ausfuhr in die Schweiz ꝛc. erblickten.

„Neu ist weiter der A.T. Nr. 30 für Steinkohlen deutscher Herkunft, welche zu Schiff in den Rheinhafenstationen Mannheim, Rheinau und Maxau ankommen und von da mit der Bahn weitergehen, im Verkehr von den genannten Häfen nach sämtlichen badischen Stationen. Einführung notwendig geworden, um dem durch die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Steinkohlen schwer bedrohten Umschlag in den badischen Rheinhäfen die Aufnahme des Wettbewerbes gegen den direkten Eisenbahnversand ab Zeche mit Aussicht auf Erfolg zu ermöglichen“[1].

1898.

Nach preuß. Vorgang ab 1. X. 1898 eine Ermäßigung der Sätze für Eilstückgut und allgemeines Frachtstückgut auf größere Entfernungen durchgeführt. Abfertigungsgebühren und Streckensätze bis 50 km unverändert gelassen und dann angestoßen

51—200 km	10 Pf. pro tkm			
201—300 =	9 = = =			
301—400 =	8 = = =			
401—500 =	7 = = =	Eilstückgutsätze wie bisher durch		
über 500 =	6 = = =	Verdoppelung gebildet.		

An Tarifen für die Wechsel- und direkte Verkehre wurden u. a. ausgegeben:

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I v. 1. IV. 1898. — Gütertarif Basel und Waldshut — Rhätische Bahn, 1. XII. 1898. — Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher V., Teil II, Heft 2, 1. IV. 1898. — Süddeutsch-Österr.-Ungar. Verband, Teil II, Hefte 7 u. 10 f. d. Verkehr zwischen Stat. der Böhm. Nordbahn (1. II. 1898) und der österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina, 1. XII. 1898) und

[1] Wörtlich dem Jahresbericht entnommen.

Stat. der württemb. und badischen B. — Österr.-Ungar.-Schweizerischer Verband, Teil II, Heft A/D. Verkehr zwischen Stat. der österr., ungar., böhm., galizischen Bahnen und solchen der Schweizerbahnen, sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stat. der bad. B., 1. II. 1898. — T. f. d. Verkehr der Rhein- u. Mainhafenstationen mit Bayern, 1. V. 1898. — T. f. d. Donau-Umschlagverkehr zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen einerseits und Passau, Deggendorf, Regensburg (überall Donaulände) andererseits, 1. I. 1898. — Rumänisch-Süddeutscher Verband, Teil II, Heft 3. B. zwischen Constanza tr. und Stat. der bayer., württemberg. u. badischen B., 1. XI. 1898. — Teil I, A u. B und Teil II, A u. B, des deutsch-italienischen B.G.T., 1. II. 1898. — Deutsch-Französ. Verband via Elsaß-Lothringen, Teil I, Abt. A: Reglement v. 1. X. 1898; Teil IIb: Schnittfrachtsätze f. d. französischen Bahnstrecken, 1. VIII. 1898.

A.T. für Steinkohlen: von Stat. der badischen Bahnen und der Reichseisenbahnen nach Stat. der westschweiz. B., 1. II. 1898. — Desgl. nach Stat. der Gotthardbahn, 10. IX. 1898. — Im Süddeutsch-Österr.-Ungar. Verb. zwischen Stat. der böhm. B. und solchen süddeutscher B., 1. II. 1898. — Von belgischen Stat. und Terneuzen nach Basel Centralbahnhof (Els.-Lothr. u. Jura-Simplonbahn) u. Basel (bad. B.) sowie Delle tr., 1. XII. 1898. — Von Deutschland nach Italien, 1. II. 1898. — Von Deutschland nach Frankreich, 1. VI. 1898.

A.T. für Getreide: Süddeutsch-Österr.-Ungar. Verband, Teil III, Heft 1: Verkehr zwischen Österreich und Süddeutschland, 1. II. 1898; Teil III, Heft 2: Verkehr zwischen Ungarn und Süddeutschland, 1. II. 1898; Teil III, Heft 3: Verkehr zwischen Nord-Österreich und Süddeutschland, 1. II. 1898; Teil III, Heft 4: Verkehr zwischen Galizien, Bukowina und Süddeutschland, 1. II. 1898. — Österr.-Ungar.-Schweizer. Verband, Teil III, Hefte 1—4: Verkehr zwischen Stat. der österr., ungar., böhm. u. galiz. Bahn und Stat. der schweiz. Bahnen, sowie den badisch-schweiz. Übergangsstationen, 1. II. 1898. — A.T. für Getreide zwischen Stat. der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft u. Stat. der süddeutschen Bahnen, 1. IV. 1898. — Desgl. mit Stat. der schweizer. Bahnen und Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz, Stat. der bad. B., 1. IV. 1898. — Kombinierter Bahn- und Schiffsverkehr, Heft 2, zwischen Stat. der ungarischen Staatsbahnen und der süddeutschen Bahnen, 1. VIII. 1898; Heft 4, zwischen Stat. der ungar. Staatsbahnen und der schweizer. B., sowie Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stat. der badischen Bahn, 10. VIII. 1898. — Rumänisch-Süddeutscher Verband, Heft 2: Verkehr zwischen Stat. der rumän. Bahnen und Stat. der Bahnen in Bayern, Württemberg und Baden, 1. II. 1898.

A.T. für sonstige Güter: Österr.-Ungar.-Schweizerischer Verband. A.T. für Petroleum (1. I. 1898) und Bau- und Nutzholz (1. XII. 1898) zwischen Stat. der österr. St.B. (Linien in Galizien und Bukowina) nach solchen der schweizerischen Bahnen, sowie Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz, Stat. der bad. Bahnen. — A.T. für Zucker aller Art von Stat. der preuß. St.B. nach Basel (Reichsb. u. bad. B.) zur Ausfuhr nach der Schweiz, 1. V. 1898. — A.T. für Beförderung metallurgischer Produkte von Deutschland nach Italien, 1. XII. 1898. — A.T. für Wein, Most rc. zwischen Stat. der italienischen und deutschen B., 1. II. 1898. — A.T. für Rohzucker von Deutschland nach Italien, 1. II. 1898. — A.T. für Lebensmittel aus Italien nach Deutschland, 1. XII. 1898. — A.T. für Steinkohlen von Deutschland

nach Frankreich, 1. VI. 1898. — Transittarif für rohe Baumwolle von Le Hâvre und Dünkirchen nach südbadischen Stat., 15. VI. 1898.

Will man aus den voraufgeführten Tarifmaßregeln Schlüsse auf die Tarifpolitik der Bahnverwaltung ziehen, so ist in erster Linie zu bedenken, daß die Bahnen Südwestdeutschlands — auch die Staatsbahnen — bis zu den siebziger Jahren vorwiegend nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen verwaltet wurden.

Seit Ausgang der siebziger Jahre finden wir in Südwestdeutschland wie im ganzen Gebiet des Reiches wesentliche Forderungen bezüglich der Tarifgebarung erfüllt, welche im Gesamtinteresse von der heutigen Theorie an Staatsbahnen gestellt werden. So ist die gerechte Ordnung der Tarife und Klassen, durch Heranziehung der Verkehrsinteressenten (Eisenbahnräte) erstrebt, die gleichmäßige Behandlung aller Benützer durch Öffentlichkeit der Tarife, einheitliches Tarifsystem und einheitliche Klassifikation für ganz Deutschland, durch gleichmäßige Einheitssätze für große Teile des Reiches der Hauptsache nach erreicht. Für möglichste Stetigkeit des Tarifwesens bürgt der Einfluß der Reichsregierung und der Regierungen in den Bundesstaaten auf Tarifschema und Güterklassifikation.

Nur wenige Fragen bleiben demnach übrig, bezüglich deren es geboten ist, zu untersuchen, ob die neuere Zeit einen Fortschritt principieller Art gebracht, ob sie die Eisenbahnen der besten Erfüllung ihrer großen Aufgabe näher geführt hat. Zwei Fragen sind es besonders, die hier der Betrachtung bedürfen:

1. Wie verhält es sich mit der Sicherung gleichmäßiger Behandlung aller Benützer durch Unterdrückung oder wenigstens Zurückdrängen der differentiellen Tarifgestaltung[1]?
2. Wird eine möglichst hohe Bahnrente erzielt oder nicht?

Übersieht man die wichtigeren Ausnahmetarife, die bisher nach den Jahresberichten der Großherzogl. Bad. Bahnverwaltung für den badischen Innenverkehr eingeführt, erweitert oder aufgehoben wurden, so ergeben sich folgende Gruppen:

I. Erweiterung von Ausnahmetarifen hinsichtlich ihres Geltungsbereiches, also unmittelbare Abschwächung des differentiellen Charakters:

1882. Erweiterung des A.T. Nr. 5 (Eisen) und Nr. 8 (Cement).
1887. Ausdehnung des A.T. für Holz auf Südbaden.
1896. Erweiterung des Notstandstarifs auf Futtermittel &c.

[1] Über den Begriff „differentielle Tarifgestaltung" s. im Verzeichnis tariftechnischer Ausdrücke unter „Differentialtarife" (Abschnitt I).

II. Ausnahmetarife zur Förderung der inländischen Industrie.

1882. Einführung eines A.T. für Zucker für die Fabrik Waghäusel.
1887. A.T. für gewisse (industrielle und landwirtschaftl.) Stückgüter.
1889. A.-T. für Chinagras und Torfstreu zu Gunsten einer Fabrik.
1891. A.T. für Bier zur Stärkung der Brauereien in Baden gegenüber denen in Bayern. — Sp.T. für bestimmte (industrielle und landwirtschaftliche) Stückgüter.
1896. A.T. für Malz zur Stärkung der badischen Fabriken im Wettbewerb gegen die Fabriken in Bayern und Österreich.
1897. A.T. für Steinkohlen und für alle badischen Stationen auf Grundlage des Rohstofftarifs.
1898. Staffeltarif für Stückgut und Eilstückgut.

III. Ausnahmetarife zur Förderung einzelner Städte, Handelscentren rc.

1883. Einführung des A.T. Nr. 15 für Petroleum ab Mannheim zur Stärkung des dortigen Handels, gegen den Wettbewerb der deutschen, holländischen und belgischen Seehäfen.
1886. Berechnung der Umschlagtarife für die Rhein- und Mainhäfen auf einheitlicher Grundlage.
1887. Beschränkung gewisser A.T. auf den Verkehr ab Mannheim.
1892. Einführung des A.T. Nr. 21 für gewisse Düngemittel im Verkehr Mannheim-Basel, zur Stärkung Mannheims und der badischen Bahn gegenüber dem Wettbewerb linksrheinischer Plätze und Bahnen.
1896. Einführung eines A.T. für Pitch-Pine rc. ab Mannheim nach der Schweiz zur Stärkung Mannheims gegen die Konkurrenz der Mittelmeerhäfen.
1897. A.T. Nr. 30 zur Förderung des Ruhrkohlenumschlags in bad. Häfen.

IV. Ausnahmetarife zur Förderung landwirtschaftlicher Interessen.

1883. A.T. Nr. 16 für Getreide zur Stärkung der bad. Landwirtschaft bei der Ausfuhr nach der Schweiz.
1885. Abonnement-Tarif für landwirtschaftliche Erzeugnisse.
1887. A.T. für bestimmte Stückgüter.
1891. Sp.T. für bestimmte Stückgüter.
1893. Notstandstarif für Futtermittel rc.
1897. A.T. Nr. 28 für Getreide, Mühlenfabrikate rc. von allen badischen Stationen nach der Schweiz.

V. Ausnahmetarife zur Hebung der badischen Ausfuhr.

1884. A.T. Nr. 2 für Güter des Sp.T. III, um den Verkehr Badens mit Elsaß nicht zu schädigen.
1889. Ermäßigte Stückgutfrachten für den Export über deutsche Seehäfen.

VI. Ausnahmetarife zur Unterstützung der Rheinschiffahrt gegen die Konkurrenz der nieder- und mittelrheinischen Bahnen.

1897. A.T. Nr. 30 für Steinkohlen deutscher Herkunft, welche in badischen Rheinhäfen vom Schiff auf die Bahn umgeschlagen werden.

VII. Als Konkurrenztarife gegen Bahnlinien anderer deutscher Bundesstaaten könnte man event. jene A.T. ansehen, welche zur Stärkung badischer Industrien gegen Unternehmungen in anderen Bundesstaaten erstellt wurden; auch der bei Gruppe VI erwähnte A.T. könnte hierher gezählt werden.

Die Aufhebnng von A.T. erfolgte ausnahmslos aus dem Grunde, weil die betreffenden Güter in Normaltarife einbezogen wurden, so daß die Ursache der differentiellen Tarifbildung entfiel.

1882. Aufhebung des A.T. Nr. 12 f. Tripolith wegen Einbeziehung in Sp.T. III.

1891. Aufhebung des A.T. für Güter des Sp.T. III und für Roheisen. Grund wie vorher.

1896. Aufhebung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, weil diese Güter in den Sp.T. für bestimmte Stückgüter einbezogen wurden.

Vor weiteren Folgerungen sei nun an den bekannten Maybachschen Erlaß vom 30. Oktober 1884 an den preußischen Landeseisenbahnrat erinnert, worin der Minister als berechtigte Gründe für die Erstellung von A.T. die folgenden nennt:

1. Die Förderung der gewerblichen und landwirtschaftlichen Produktion durch erleichterte Zufuhr der Roh- und Hilfsstoffe.
2. Die Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in die durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirke des Inlandes, sowie der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse in das Ausland.
3. Die Unterstützung des Handels deutscher Handelsplätze gegen fremde Konkurrenz.
4. Die Unterstützung einheimischer Verkehrsanstalten, insbesondere der Staatseisenbahnen, gegen die Konkurrenz fremder Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Rank[1] erkennt zwei Motive als berechtigten Anlaß zur differentiellen Tarifbildung an, nämlich den Einfluß von Wettbewerbswegen sowie die Förderung und Unterstützung von Erzeugungsorten in ihrem Wettbewerbe gegen andere.

Sämtliche Gruppen der angeführten inländischen A.T. sind nun, wie leicht ersichtlich, sowohl unter dem Gesichtspunkte des Maybachschen Erlasses, als auch nach der Rankschen Einteilung einwandfrei. Außerdem

---

[1] Rank, Das Eisenbahntarifwesen 2c.

haben viele, besonders von den in jüngster Zeit erlassenen A.T. das Bedenkliche des differentiellen Charakters ganz verloren, da sie für alle badischen Stationen gelten. Diese Thatsachen mögen genügen; es kann darauf verzichtet werden, weitere Schlußfolgerungen zu ziehen.

Weniger günstig gestaltet sich das Bild bei den A.T. für die Wechsel- und direkten Verkehre. Die bei den einzelnen Jahren aufgeführten Tarife dieser Gattung lassen zunächst ersehen, daß eine Verminderung während der Untersuchungsperiode nicht eingetreten ist. Bei den mannigfaltigen, nicht selten wechselnden Handelsbeziehungen, die sich nach und über Süddeutschland erstrecken, kann auch eine Einschränkung dieser Tarife vorerst nicht erwartet werden. Wichtiger als die Frage nach Existenz und Zahl derartiger Ausfuhr-, Einfuhr-, und Durchfuhrausnahmetarife, ist die Untersuchung, wie die Bahnverwaltungen derartige Verkehre im Verhältnisse zu ihrem Inlandverkehr bedienen, ob und wie weit sie denselben besondere Ermäßigungen zugestehen und inwieweit eine derartige Tarifpolitik gerechtfertigt erscheint.

Da diese Untersuchung im Abschnitt III in eingehender Weise durchgeführt wird, mag hier nur darauf verwiesen werden, daß betrug:

Jahr	Der Anteil der direkten und Wechselverkehre am Gesamtgüterverkehr der badischen Eisenbahnen	Die Einnahmen aus direkten und Wechselverkehren von der Gesamteinnahme der badischen Bahnen aus dem Güterverkehr
1885	78,8 %	70,8 %
1890	76,8 %	69,2 %
1894	78,0 %	71,6 %
1898	79,3 %	73,3 %

Diese Zahlen [1] weisen einmal darauf hin, wie gewaltig die Bedeutung des direkten und Wechselverkehrs ist; sie zeigen, daß es für das Finanzergebnis einer Bahn, welche wie die badische Staatsbahn, gewissermaßen einen Knotenpunkt des internationalen Verkehrs darstellt, sehr gefährlich wäre, die direkten Verkehre nicht thunlichst zu pflegen [2].

[1] S. die nachfolgende Übersicht über die Entwicklung des Güterverkehrs und der Finanzergebnisse der badischen Eisenbahnen S. 370. Aus genannter Übersicht ist die vorliegende Tabelle entnommen.

[2] Rüegg, Die Wirkungen der St. Gotthardbahn (Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich, 1891, S. 185 ff.), sagt: Der Frachtverdienst der Schweiz aus dem Transitverkehr ersetze zum Teil den in ihrer Zahlungsbilanz fehlenden Rhedereiverdienst.

Die gleichen Zahlen lassen aber auch erkennen, daß der Prozentanteil der Einnahmen aus dem fremden Verkehr stärker gewachsen ist, als der Anteil dieses Verkehrs selbst; vielleicht ein Zeichen dafür, daß das Bestreben vorlag und stetig verfolgt wurde, Begünstigungen des ausländischen Durchgangsverkehrs gegenüber dem Inlandverkehr, welche zugestanden werden mußten, nicht zu weit zu treiben, dieselben vielmehr nach Thunlichkeit einzudämmen.

Zu dem gleichen Ergebnisse gelangt man, wenn man die Einnahme für 1 tkm betrachtet[1]. Diese Einnahmen haben sich bei den hier in Betracht kommenden Wagenladungsklassen und Specialtarifen, wenn man z. B. die Jahre 1890 und 1898 vergleicht, im badischen Inlandverkehr um 1 % ermäßigt, bei den direkten und Wechselverkehren um 10 % erhöht. Auch hier liegt offenbar das Streben vor, tarifarische Begünstigungen auswärtiger Verkehre nicht auf Kosten des Inlandverkehrs zu gewähren.

Bei Beurteilung der Tarifsätze für inländischen und Durchgangs- oder Wechselverkehr darf nicht außer Acht gelassen werden, daß bei jedem Verkehr, der das Gebiet anderer Bahnverwaltungen berührt, der inländischen Bahn nur die Hälfte der Expeditionsgebühr zufällt. Dieser Umstand bewirkt, daß bei Annahme einer gleichen mittleren — für die badischen Eisenbahnen zutreffenden — Transportweite von 75 km und bei gleichen Streckensätzen die Tonnenkilometerfracht im Wechselverkehr sich billiger stellt

bei der allgem. Wagenladungsklasse B um	10,5 %	im Mittel um 14,5 %.
„ Specialtarif I um	13,0 %	
„ „ II „	15,7 %	
„ „ III „	18,7 %	

Vergleicht man damit die thatsächlichen Einnahmen für 1 tkm aus inländischem Verkehr einerseits, aus direktem und Wechselverkehr andererseits, so zeigt sich, daß die letzteren niedriger waren

1890 um 18 %
1898 „ 9 %

Auch diese Zahlen weisen darauf hin, daß man mit Begünstigungen des auswärtigen Verkehrs gegenüber dem Binnenverkehr in Baden zurückhaltender geworden ist, ohne jedoch dabei soweit zu gehen, daß die Entwicklung des ersteren in Gefahr kam. Die vorstehende Darstellung zeigt außerdem, daß die billigere Bedienung der Wechsel- und direkten Verkehre

---

[1] Siehe Anm. 1 S. 365.

[2] Da die mittlere Transportweite beim Binnen- und auswärtigen Verkehr wenig verschieden ist, dürfen die tonnenkilometrischen Einnahmen zu diesem Vergleich verwendet werden.

heute im Durchschnitte jenes Maß nicht einmal mehr erreicht, welches durch den Entfall der halben Abfertigungsgebühr bedingt ist, während dieses Maß früher überschritten wurde. Ein Zurückdrängen der differentiellen Tarifgestaltung, wenn auch nicht seinem Umfange, so doch seiner Intensität nach, hat daher in Baden anscheinend auch auf dem Gebiete des direkten und Wechselverkehrs stattgefunden [1].

Sehr schwer zu beantworten ist die zweite Frage: Wie weit besteht das Bestreben, möglichst hohe Überschüsse zu erzielen [2]?

Ob eine Bahnverwaltung im Streben nach Reingewinn zu weit geht oder nicht, ist schwer zu sagen. Es giebt wohl nur ein Kennzeichen dafür, daß eine Bahn von dem Streben nach Gewinn sich zu bedenklichen Tarifmaßnahmen verleiten läßt, und dies besteht darin, daß die allzu privatwirtschaftlichen Tendenzen eine beschränkende Wirkung auf das Verkehrs- und Wirtschaftsleben äußern müßten. Wenn Auswanderungen, Verödungen von Gewerben ꝛc. ein sicheres Merkmal dafür bilden können, daß gewisse Ertragssteuern zu hoch gespannt sind, so muß sich eine übertrieben hohe Eisenbahnverkehrssteuer ähnlich in einem wenigstens relativen Rückgange des Verkehrs und des von den Eisenbahnen beeinflußten Wirtschaftlebens zeigen. Die gewaltige Zunahme des Eisenbahnverkehrs in den sechzig Jahren seines Bestehens bei vielfach sehr privatwirtschaftlicher Tarifgebarung, insbesondere aber die Entwicklung in den letzten 20 Jahren unter der Herrschaft des Reformtarifs mit teilweise mehr gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen bietet keinerlei Handhabe, eine Überspannung oder auch nur eine starke Anspannung unserer derzeitigen Tarife anzunehmen.

Einen Einblick in die Finanzergebnisse einiger Bahnverwaltungen mag nachstehende Übersicht ergeben.

(Tabelle siehe nächste Seite.)

Schlüsse auf mehr oder weniger privatwirtschaftliche Tendenzen können aus diesen Zahlen nicht gezogen werden, da Betriebskoeffizient und Verzinsung weniger durch die Tendenz der Verkehrspolitik als durch die Lage des Bahnnetzes, Strecken mit schwierigen Betriebsverhältnissen, Ausnützung

---

[1] Es wäre wünschenswert gewesen, ähnliche Untersuchungen auch für andere Bahnverwaltungen Südwestdeutschlands durchzuführen; der eng gesteckte Rahmen der Arbeit läßt dies jedoch nicht zu.

[2] Vgl. über die Stellungnahme in der Litteratur zu den Überschüssen der Staatsbahnen: Cohn, Zur Beurteilung der englischen Eisenbahnpolitik S. 536 sowie S. 480; ferner Cohn in der Zeitung d. Ver. deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 85 vom 2. Nov. 1898; A. Wagner, Finanzwissenschaft I S. 548; Sax, Verkehrsmittel II S. 180; Rank, Eisenbahntarifwesen ꝛc. S. 108.

Jahr	Badische Eisenb.		Pfälzische Eisenbahn				Bayer. Eisenbahn		Preuß. Eisenbahn	
	Betriebskoeff.[1]	Verzinsung %	Betriebskoeff.	Dividenden % der Ludwigsbahn	Dividenden % der Maximiliansbahn	Dividenden % der Nordbahn	Betriebskoeff.	Verzinsung %	Betriebskoeff.	Verzinsung %
1879	59,34	3,14	—				—	—	—	—
1880	55,75	3,44	—				—	—	—	—
1881	56,90	3,35	—				—	—	—	—
1882	57,01	3,42	—				ca. 52,1	(4,46)[2]	—	—
1883	59,98	3,38	—				„ 53,5	(4,29)	—	—
1884	62,52	3,27	—				„ 54,2	(4,15)	—	—
1885	62,84	3,11	53,87	—	—	—	55,59	(3,83)	ca. 57,2	—
1886	61,93	3,37	53,44	—	—	—	54,40	(4,00)	„ 55,2	6,09 (5,22)[2]
1887	55,47	4,10	52,10	—	—	—	52,64	(4,40)	„ 53,0	6,54
1888	57,50	4,09	51,94	—	—	—	52,49	(4,74)	„ 53,6	7,30
1889	58,41	4,23	53,90	—	—	—	52,55	(4,97)	„ 54,5	7,36
1890	61,18	4,07	54,35	10,0	6,5	5,0	55,98	(4,80)	„ 62,3	5,93
1891	71,20	2,98	57,35	$9\frac{4}{5}$	$6\frac{3}{10}$	$4\frac{4}{5}$	62,03	(4,02)[2]	„ 65,5	(4,91)[2]
1892	70,04	3,14	59,56	$9\frac{1}{4}$	$5\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{4}$	66,27	(3,43)[2]	„ 63,0	(5,15)[2]
1893	63,25	3,99	57,93	$9\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{6}$	$4\frac{2}{3}$	66,39	(3,56)[2]	60,25	(5,68)[2]
1894	65,61	3,79	57,41	10,0	$6\frac{1}{2}$	5,0	67,09	(3,48)[2]	59,68	(5,66)[2]
1895	63,82	4,13	58,67	$9\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{6}$	$4\frac{2}{3}$	67,38	(3,52)[2]	—	—
1896	63,08	4,41	56,49	11,0	$7\frac{1}{2}$	6,0	62,58	(4,42)[2]	54,17	7,15
1897	62,44	4,74	60,47	11,0	$7\frac{1}{2}$	6,0	62,88	4,42 (4,37)[2]	55,27	7,14
1898	65,72	4,58	63,65	11,0	$7\frac{1}{2}$	6,0	68,15	4,40 (3,95)[2]	—	—

des Fahrmaterials, geschickte Benutzung günstiger Konjunkturen beim Einkauf wichtiger Betriebsmittel ꝛc. beeinflußt wird.

Viel folgern läßt sich daher aus diesen Ziffern nicht, außer daß Baden — mag es nun freiwillig oder unfreiwillig sein — nicht unter die Bahnsysteme mit höchster Rente bis 1896 zu rechnen war. Ob die verhältnismäßig niedrige Bahnrente Badens daher rührt, daß man höhere Einnahmen nicht wünschte, oder daß es nicht möglich war, auch wenn man sie gewünscht hätte, höhere Eisenbahnüberschüsse zu erzielen, ist nicht Sache dieser Untersuchung.

Als Schlußergebnis des II. Abschnittes darf gesagt werden:

1. Im Inlandsverkehr Badens ist eine gewisse Abschwächung differentieller Tarifmaßregeln nachweisbar.
2. Bei den direkten und Wechselverkehren ist eine Minderung der Aus-

[1] Unter Betriebskoeffizient versteht man das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen: der Betriebskoeffizient 60 z. B. sagt, daß 60 % der Bruttoeinnahmen für den Betrieb ꝛc. aufgewendet wurden und daß 40 % Reineinnahme bleiben.

[2] Die eingeklammerten Verzinsungszahlen beziehen sich auf das sog. statistische Anlagekapital, welches keine Abschreibungen berücksichtigt. Die wirkliche Verzinsung ist selbstverständlich höher; vgl. das Jahr 1886 bei Preußen und die Jahre 1897 und 1898 bei Bayern.

nahmetarife nach der Zahl zwar nicht zu erkennen; es zeigt sich jedoch die Tendenz, Begünstigungen des direkten und Wechsel- gegenüber dem Lokalverkehr thunlichst zu beschränken, dabei aber eine Gefährdung der fremden Verkehre thunlichst zu vermeiden.

3. Die ausgegebenen Tarife lassen erkennen, daß mehr Neigung besteht, ermäßigte Ausfuhr- und Durchfuhrtarife zu gewähren, als solche für die Einfuhr.

4. Der Inlandverkehr Badens hat sich stärker als der auswärtige Verkehr bei Steinkohlen, Getreide, Holz, Steinen, Erde, Cement und Düngemitteln entwickelt, also bei Gütern, welche auf eine erhöhte industrielle, land- und forstwirtschaftliche Produktion und auch auf gesteigerte Bauthätigkeit hinweisen.

5. Der Durchgangs- und direkte Verkehr dagegen hat sich stärker bei Mehl und Mühlenfabrikaten, Petroleum, Eisen und Stahl, sowie bei Sammelladungen entwickelt, also bei Gütern, welche auf erweiterte Handelsbeziehungen und vermehrten Umsatz industrieller Erzeugnisse hinweisen.

Die nachstehenden, gedrängten Zusammenstellungen, welche den amtlichen Jahresberichten über die Betriebsergebnisse entnommen sind, mögen die Skizze von der Entwicklung der badischen Bahnen vervollständigen.

Entwicklung des Güterverkehrs und der zugehörigen Finanzergebnisse im Betriebe der Großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

(Nach den Jahresberichten der Großherzogl. Badischen Staatsbahnverwaltung.)

		1885	1890	1894	1898
Betriebslänge	km	1 319,09	1 453,98	1 459,07	1 547,94
Bestand an gedeckten Güterwagen	Stück	3 321	3 863	4 520	5 117
" " offenen "	"	3 251	4 389	4 767	5 782
Güterverkehr:					
Binnenverkehr	t	1 110 521	1 700 702	1 913 538	2 551 398
Direkter Versand	t	1 120 173	1 753 365	2 195 325	3 027 888
" Empfang	t	1 344 167	1 628 357	1 959 709	2 909 847
Durchgangsverkehr	t	1 636 912	2 230 499	2 577 810	3 710 184
Summe des direkt. u. Durchgangsv.	t	4 101 253	5 612 221	6 732 844	9 647 919
Gesamtverkehr	t	5 211 774	7 312 923	8 646 382	12 199 317
Binnenverkehr	tkm	87 250 826	133 205 550	140 175 905	181 522 961
Direkter und Durchgangsverkehr	"	304 480 090	420 439 784	490 258 026	731 240 964
Stückgut	"	34 732 032	37 242 842	36 977 601	61 499 944
Wagenladungen	"	353 793 784	513 336 831	590 195 303	846 713 536
Mittlere Transportweite: Binnenverkehr:					
Eilgut	km	80,06	70,10	68,80	70,07
Stückgut	"	74,92	66,80	65,49	67,31
Wagenladungen	"	79,17	79,99	74,17	71,65
Direkter u. Durchgangsverkehr:					
Eilgut	km	94,10	73,79	67,68	67,97
Stückgut	"	74,48	71,09	71,85	71,58
Wagenladungen	"	74,09	75,37	73,04	76,24
Zunahme des Güterverkehrs in:		seit 1883:	seit 1885:	seit 1890:	seit 1894:
Steinkohlen	%	9,5	58	24,22	25,85
Getreide und Hülsenfruchten	%	4,0	35	10,0	65,61
Mehl und Mühlenfabrikaten	%	20,0	29	11,0	88,29
Petroleum	%	22,0	51	130,06	1,75
Holz	%	—	46	2,5	24,46
Steinen	%	23,0	69	21,27	64,91
Eisen und Stahl	%	15	71	40,83	22,99
Erde	%	31	83	38,19	85,42
Cement	%	25	100,5	8,5	62,91
Düngemitteln	%	11	76	63,44	43,25
Sammelladungen	%	8,5	43	−2,0	28
Einnahmen aus Binnenverkehr	Mk.	5 217 105	7 182 328	7 492 965	9 558 900
Direkter und Durchgangsverkehr	"	13 673 830	17 775 530	20 639 533	29 006 504
Nebengebühren	"	436 229	776 455	781 915	1 030 251
Gesamtgüterverkehr	"	19 327 164	25 734 313	28 914 413	39 595 655
Einnahmen pro Tonnenkilometer aus:					
Eilgut: Binnenverkehr	Pf.	27,63	26,15	27,20	26,41
Eilgut: direkter Verkehr	"	18,89	22,43	22,30	22,53
Stückgut: Binnenverkehr	"		13,39	13,44	12,78
Stückgut: direkter Verkehr	"	Frachtgut 5,80	11,97	12,15	11,07
Wagenlad.: Binnenverkehr	"	Frachtgut 4,37	4,45	4,54	4,42
Wagenlad.: direkter Verkehr	"		3,63	3,66	3,99
Durchschnittl. Belastung einer Achse	t	1,83	2,09	1,98	2,30
" Frachtwert 1 t (km)	Pf.	4,93	4,65	4,59	4,34

Die Entwicklung des Gesamt- und Binnenverkehrs der Großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in wichtigen Massengütern.

	1883		1885	1890	1894	1898	
	Gesamtverkehr	Binnenverkehr	Gesamtverkehr	Gesamtverkehr	Gesamtverkehr	Gesamtverkehr	Binnenverkehr
Steinkohlen	1 006 539	294 890 = 29,5 %	1 095 307	1 730 382	2 149 469	2 694 420	843 620 = 31,3 %
Getreide und Hülsenfrüchte	471 014	152 047 = 32,4 %	490 068	662 660	730 875	1 210 392	429 222 = 35,5 %
Mehl und Mühlenfabrikate	76 520	34 213 = 44,7 %	91 912	118 101	130 816	246 311	98 309 = 40,0 %
Petroleum	34 464	5 080 = 14,8 %	42 180	63 839	146 870	149 442	17 092 = 11,5 %
Steine	620 303	239 186 = 38,5 %	620 474	907 471	930 412	1 158 007	529 398 = 45,7 %
Holz	275 605	167 523 = 61,0 %	339 561	574 147	696 261	1 148 231	725 494 = 63,3 %
Eisen und Stahl	147 408	32 879 = 22,3 %	169 825	290 401	408 964	502 983	94 897 = 19,0 %
Erde	66 841	46 495 = 69,5 %	87 447	159 424	220 311	408 506	320 552 = 78,5 %
Cement	71 726	27 549 = 38,4 %	89 481	180 348	194 923	317 545	139 578 = 44,0 %
Düngemittel	32 384	10 899 = 33,6 %	35 913	63 126	103 172	147 792	54 796 = 37,3 %
Sammelladungen	76 467	13 267 = 17,4 %	82 877	118 475	115 997	147 786	24 125 = 16,3 %

Dritter Abschnitt.

Der Südwestdeutsche und Südwestdeutsch-Schweizerische Eisenbahnverband.

Erstes Kapitel.

Allgemeines.

In den ersten Zeiten des Eisenbahnwesens erforderte der Übergang der Güter von dem Gebiet einer Bahnverwaltung in das einer anderen umfangreiche und zeitraubende Maßregeln. Anfangs, in dem ursprünglichen Zustande der Entwicklung, mußten die Güter an den Übergangsstationen umgeladen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung neu aufgegeben werden. Eine kleine Verbesserung trat ein, als ein Frachtbrief für die ganze Eisenbahnstrecke zugelassen wurde; noch blieb aber das lästige Umladen an der Übergangsstation und die Ausstellung neuer Begleitpapiere (Umkartierung) dortselbst bestehen, auch konnte noch nicht die Fracht für die ganze Strecke im voraus entrichtet werden. Je mehr sich die Bahnnetze verdichteten und die Verkehrsbeziehungen erweiterten, desto dringender wurde das Bedürfnis nach direkter Expedition und nach direkten Tarifen. Diesem Bedürfnis kamen die Tarifverbände[1] und sogenannten „direkten Verkehre" entgegen, wovon erstere auf fester, vertragsmäßiger Organisation beruhen, während letztere dieser festen Grundlage entbehren. Hierdurch entfiel das Umladen an den Übergangsstationen, der Mangel direkter Gesamtfrachtsätze, das Fehlen direkter Kartierung. Außerdem haben diese Verbände auch Einfluß auf die Gestaltung der Tarifsysteme ausgeübt.

Die deutschen Tarifverbände entstanden gewissermaßen als Unter-

[1] Näheres s. bei Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen S. 221 ff. — Rank a. a. O. — Vgl. auch H. Burmeister, Geschichtl. Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen.

abteilung des großen Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, ihre Hauptaufgaben waren: Ordnung des Tarifwesens — was im Einzelgebiete leichter erreichbar erschien als in dem Gesamtgebiet des großen Vereins — und Herstellung direkter Verkehrsbeziehungen.

So entstand 1848 der Norddeutsche Verband, sodann neben vielen anderen 1851 der Mitteldeutsche Verband, 1857 der Westdeutsche Verband, 1863 der Süddeutsche, 1871 als einer der jüngsten der Südwestdeutsche Verband. Die ursprünglich sehr große Zahl der Verbände hat sich im Laufe der Zeit glücklicherweise etwas vermindert.

Rank[1] nennt es einen der wichtigsten Grundsätze bei Bildung direkter Tarife, daß keine der beteiligten Bahnen für den direkten Tarif höhere Frachtpreise einrechnet, als sie für den Lokalverkehr oder für andere Verbände schon zugestanden hat. Wenn also auf der vom direkten Verkehr durchlaufenen Strecke irgendwelche Ermäßigungen bestehen, so werden diese gleichzeitig die obere Grenze für die normalen Anteile der beteiligten Bahnen an den direkten Tarifen bilden. Dagegen kann eine Bahn aus freier Entschließung im direkten Verkehr niedrigere Frachten zur Verfügung stellen. Als logische Folge ergiebt sich, daß ein direkter Frachtsatz nie höher sein darf als die Summe aller auf dem Tarifbildungswege bestehenden normalen Anteile der einzelnen Bahnverwaltungen. Bei verschiedenen Wegen darf der direkte Tarif nicht höher sein als der billigste Satz, der sich über einen der vorhandenen Wege ergiebt. Oft ist es dagegen Grundsatz der Eisenbahnen, ihren Anteil an einem direkten Tarif etwas niedriger zu halten[2], und zwar, weil sie wünschen, daß der Güterverkehr jenen Weg einschlage, den ihr Interesse ihnen als den wünschenswertesten erscheinen läßt.

Hinsichtlich der Ermäßigungen bei direkten Tarifen sagt der gleiche Autor[3], daß in vielen direkten Verkehren Mitteleuropas die Übung bestehe, die nötigen Satzkürzungen in der Weise durchzuführen, daß die Auf- und Abgabebahn je die Hälfte, die Transitbahnen dagegen je die ganze Abfertigungsgebühr kürzen. Rank hält diese Gepflogenheit für unrichtig, weil die Übernahme- und Übergabethätigkeit der Transitbahnen auch Kosten verursacht.

Manche wollen Symptome differentieller Tarifgebarung darin sehen, daß in die meisten direkten Tarife nicht alle Stationen der beteiligten

[1] Rank a. a. O. S. 611.

[2] Über das Verhältnis der lokalen und direkten Tarife in Baden s. Abschn. II S. 366.

[3] Rank a. a. O. S. 618.

Bahnen, sondern in der Regel nur die wichtigeren Plätze einbezogen werden. Der Hauptgrund für diese Erscheinung liegt indessen in der praktischen Unmöglichkeit, die bei Einbeziehung aller Stationen sich ergebende enorme Zahl von Verbindungen zu berechnen und ganz besonders bei den vielen Tarifänderungen und Nachträgen evident zu halten. Rank folgert hieraus, daß man direkte Tarife nur dort einführen solle, wo ein lebhaftes Bedürfnis darnach besteht und daß man durch Vereinfachung in der Form der direkten Tarife möglichste Arbeitsersparnis erstreben müsse. Dabei konstatiert derselbe, daß das Bedürfnis nach direkten Tarifen im allgemeinen bei Eil- und Stückgütern viel lebhafter sei, als bei Wagenladungen.

Die Einführung der Tarifverbände ging nicht ohne Reibungen von statten. Als größter Nachteil dabei erwies sich nach Ulrich[1] das Streben der Bahnverwaltungen, möglichst viel aus der Klassifikation ihrer Lokaltarife in den Verbandstarif zu übertragen; auch hinsichtlich der Einheitssätze huldigte man ähnlichen Grundsätzen. Der zeitweise sehr heftige Wettbewerb der Verbände unter sich führte dann dazu, daß vielfache Ermäßigungen der Einheitssätze eintraten oder daß man zu Ausnahmetarifen griff. So kam es, daß mitunter bei einer Verwaltung so viele verschiedene Klassifikationen bestanden, als Verbände das fragliche Verwaltungsgebiet berührten, so daß eine große Verworrenheit und Unübersichtlichkeit Platz griff.

Schon gegen Ende der vierziger Jahre war man bemüht, diesen Mängeln abzuhelfen. Vorzugsweise aber betrachtete dies der 1868 entstandene „Tarifverband" als seine Aufgabe. Es war dies eine aus Eisenbahnverbänden gebildete Vereinigung zur Erreichung gleicher Tarife und Reglements, insbesondere einheitlicher Klassifikation. Nach langen Verhandlungen kam ein Verbandstarif zustande, der vorwiegend auf dem Wertsystem beruhte und noch sehr wenig Rücksicht auf die Tara nahm, auch nur von einer beschränkten Anzahl von Verbänden und auch da nur im Verbandsverkehr durchgeführt wurde[2].

Die ersten Schritte zu wirklicher Besserung bildeten der Nassauische Wagenraumtarif von 1867, der bekannte Elsaß-lothringische Wagenraumtarif aus dem Anfang der siebziger Jahre und der bayerische, gemischte Tarif von 1874[3]. Diese Tarife bereiten den Übergang zu dem Deutschen Reformtarif von 1877 vor.

---

[1] Näheres s. Ulrich a. a. O. S. 221 ff.

[2] Ulrich a. a. O.

[3] Siehe Abschnitt II S. 336.

Von Wichtigkeit für das hier in Frage kommende Untersuchungsgebiet ist in erster Linie der Südwestdeutsche Eisenbahnverband. Die ersten Tarife dieses Verbandes waren vom Verfasser nicht mehr zu erlangen; einige Andeutungen über das Verhalten des Verbandes während der Herrschaft des Raumsystems in Südwestdeutschland sind im II. Abschnitt gegeben[1]; dort sind auch die Grundlagen dieses Verbandstarifs nach Einführung des Reformtarifs mitgeteilt.

Hier mag es daher genügen, die seit dem Jahre 1881 ausgegebenen Tarife des Verbandes, soweit sie noch erreichbar waren und allgemeinere Wichtigkeit besitzen, kurz darzustellen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif.

Entfernungstabellen und besondere Frachtsätze.

8. Heft. Verkehr zwischen den Stationen der Großherzogl. Badischen Staatseisenbahnen einerseits und der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits. Gültig vom 1. Oktober 1881.

Dieses Tarifheft enthält Vorbemerkungen, Entfernungstabellen, Stationstariftabellen und folgende Ausnahmetarife:

Nr. 1 für Holz,
" 2 " Steine und Roheisen,
" 3a " Eisenartikel,
" 3b " Eisen- und Stahlwaren,
" 4 " Salz,
" 5 " Chinaday (Porzellanerde).

Einen Überblick über die Normalsätze[2] dieses Tarifs mag nachstehende Tabelle[3] geben, welche einige Frachtsätze in Mark für 100 kg enthält:

(Tabelle siehe nächste Seite.)

Unter den Nachträgen zum Verbandsgütertarif vom Jahre 1881 sind hier zu erwähnen:

Nachtrag III vom 1. Oktober 1882. Dieser setzt neue Frachten für die Beziehung Ludwigshafen-Würzburg (193 km) fest, nämlich:

---

[1] S. Abschnitt II S. 341.

[2] Über die Grundlagen des Verbandstarifs — Abfertigungsgebühr und Streckensätze — s. Abschnitt II S. 340 u. 341.

[3] Die eingeklammerten, kleinen Zahlen geben die Gesamtfracht — also nicht die Streckensätze — für 1 tkm an bei kleiner, mittlerer und großer Transportweite.

Von Ludwigshafen nach	Tarifkilometer	Eilgut	Stückgut	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Specialtarife A₂	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III	Ausnahmetarife Nr. 1 Holz des Sp.T. II	Ausnahmetarife Nr. 2 Steine
Basel	262	6,16	3,08	1,96	1,69	1,43	1,30	1,04	0,81	0,91	0,70
Kehl.	144	3,50	1,77	1,14	0,97	0,84	0,76	0,62	0,51	0,56	0,44
Konstanz	317	7,38	3,69	2,32	2,02	1,71	1,55	1,23	0,97	1,07	0,82
Maxau	77	1,94	0,99	0,62	0,57	0,51	0,46	0,39	0,32	0,36	0,32
Offenburg . . .	150	3,64 (24,3)	1,84 (12,3)	1,18 (7,88)	1,01 (6,74)	0,87 (5,8)	0,79 (5,27)	0,64 (4,27)	0,52 (3,47)	0,57 (3,8)	0,45 (3,0)
Singen loco . .	299	6,92	3,48	2,18	1,90	1,62	1,46	1,16	0,90	1,02	0,78
„ transit . (Ost-Schweiz)	287	6,72	3,36	2,12	1,84	1,56	1,41	1,12	0,87	0,98	0,75
Waghäusel . . .	45	1,26 (28)	0,65 (14,5)	0,45 (10)	0,36 (8)	0,32 (7,1)	0,30 (6,67)	0,25 (5,56)	0,22 (4,9)	0,24 (5,34)	0,18 (4,0)
Waldshut . . .	318	7,40 (23,3)	3,70 (11,6)	2,33 (7,33)	2,03 (6,39)	1,71 (5,38)	1,55 (4,87)	1,23 (3,87)	0,97 (3,05)	1,07 (3,37)	0,82 (2,58)
Würzburg . . .	193	4,53	2,29	1,47	1,18	1,09	0,97	0,77	0,64	0,70	0,55

	Eilgut	Stückgut	Wagenlab.Klasse A_1	Wagenlab.Klasse B	Specialtarife A_2	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III	Ausnahmetarife Nr. 1 Holz	Ausnahmetarife Nr. 2 Steine
	4,41	2,23	1,41	1,19	1,08	0,94	0,75	0,61	0,69	0,53
(bisher	4,53	2,29	1,47	1,18	1,09	0,97	0,77	0,64	0,70	0,55).

Nachtrag III gewährt gegenüber den Sätzen des Jahres 1881 bei den Specialtarifen für den Verkehr zwischen Ludwigshafen und Würzburg Ermäßigungen von 2—3 Mk. pro 10 t.

Nachtrag VII vom 1. Dezember 1884 bringt wieder eine Neuregelung der Frachtsätze für den Verkehr Ludwigshafen-Würzburg, und zwar speciell für den Transitverkehr durch Würzburg:

Eilgut	Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III	A.T. 1 Holz	A.T. 2 Steinkohlen, Roheisen
4,21	2,13	1,31	1,13	1,02	0,88	0,69	0,55	0,64	0,49

Nachtrag VIII vom 1. April 1881 setzt neuerliche Ermäßigungen für den Verkehr Ludwigshafen-Würzburg fest und zwar:

von Ludwigshafen	Eilgut	Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III
nach Würzburg loco	4,27	2,16	1,37	1,16	1,05	0,91	0,73	0,59
Würzburg transit	4,07	2,06	1,27	1,10	0,99	0,85	0,67	0,53

Man wird nicht fehlgehen, wenn man in diesen sich rasch folgenden Ermäßigungen Anzeichen für die zunehmende Lebhaftigkeit des Wettbewerbes

zwischen den Linien Gustavsburg, bezw. Mainz, bezw. Frankfurt-Würzburg und Ludwigshafen, bezw. Mannheim-Würzburg erblickt[1].

Nachtrag IX vom 1. Juni 1884 gewährt die Frachtsätze des Nachtrages VIII für Ludwigshafen-Würzburg loco auch für die Verbindung Ludwigshafen-Heidingsfeld. Hierdurch erhält die Linie Ludwigshafen-Mannheim-Würzburg für den Verkehr nach dem Gebiete südöstlich von Würzburg eine neuerliche Stärkung gegenüber der Richtung von Mainz[2].

Nachtrag X enthält die Tariftabelle von Ludwigshafen für den A.T. Nr. 13 (Güter des Sp.T. III)[3] welche für den Verkehr zwischen Ludwigshafen und den badischen Stationen gilt und unter anderen folgende Sätze aufstellt:

	A.T. Nr. 13	Sp.T. III
Ludwigshafen-Basel	0,70 Mk.	0,81 Mk.
Aarau	0,32 "	0,32 "
Kehl	0,46 "	0,51 "
Konstanz	0,82 "	0,97 "
Offenburg	0,45 "	0,52 "
Singen loco	0,78 "	0,90 "
Singen transit	0,75 "	0,87 "
Waghäusel	0,21 "	0,22 "
Waldshut	0,82 "	0,97 "
Würzburg	0,55 "	0,64 "

Die Frachtsätze sind die des A.T. Nr. 2 für Steine und stellen sich erheblich niedriger als die Normalsätze des Sp.T. III. Dieser A.T. gilt für alle Güter des Sp.T. III, insoweit nicht für einzelne Artikel, allgemein oder in bestimmten Relationen, besondere Ausnahmesätze bestehen.

Nachtrag XII vom 15. November 1884 enthält den Kilometertarif für den schon im X. Nachtrag aufgestellten A.T. Nr. 13 für Güter des Sp.T. III und zwar u. a.:

(Tabelle siehe nächste Seite.)

Dieser A.T. fand im Verkehr zwischen Mannheim, Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg einerseits und den Stationen der pfälzischen Bahnen andererseits bis auf weiteres keine Anwendung; nach dem X. Nachtrag dagegen war er auf den Verkehr zwischen Ludwigshafen und badischen Stationen anzuwenden.

---

[1] Vgl. auch die oben angeführte Schrift von Dufourny (Landgraf) S. 69. (Frankfurt und Straßburg in Opposition gegen Mannheim.)

[2] Erst 1886 kamen die beteiligten Bahnverwaltungen überein, die Tarife für die Rhein- und Mainhäfen auf einheitlicher Grundlage zu erstellen.

[3] Über die Gründe, für die Güter des Sp.T. III einen A.T. zu erstellen, s. Abschnitt II S. 346.

Entfernung	Ausnahmetarif Nr. 13	Zum Vergleich Sp.T. III
1	0,12 Mk. (120 Pf.)[1]	—
10	0,15 „ (15 „)	—
20	0,17	—
50	0,25 „ (5,0 „)	—
100	0,35 „ (3,5 „)	0,39 Mk. (3,9 Pf.)
150	0,46 „ (3,07 „)	0,52 „ (3,47 „)
200	0,57 „ (2,85 „)	—
250	0,68	—
300	0,79 „ (2,60 „)	0,93 Mk. (3,1 Pf.)
350	0,90 „ (2,57 „)	1,02 „ (2,92 „)
400	1,01 „ (2,50 „)	—
450	1,12 „ (2,49 „)	—

Nachtrag XIV vom 15. April 1885 enthält Bestimmungen über den Verkehr von Ludwigshafen (Mannheim) mit Lindau, welche als Beispiel für eine zeitliche Verkehrsteilung zwischen verschiedenen Bahnverwaltungen erwähnenswert sind. Hiernach gehen diese Sendungen in den ungeraden Monaten über Mühlacker-Ulm-Kempten, in den geraden Monaten über Konstanz-Bodensee. Die erhobenen Frachtsätze bieten hier um so weniger Interesse, als die Anteile der einzelnen Verwaltungen nicht bekannt sind.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif für den Verkehr zwischen den badischen und pfälzischen Bahnen. Gültig vom 1. März 1887.

Unter Aufhebung des bisher behandelten Verbandstarifs vom 1. Okt. 1881 und der zugehörigen Nachträge trat seit 1. März 1887 ein neuer Tarif für den badisch-pfälzischen Verkehr in Kraft, welcher Vorbemerkungen, Entfernungstabellen, Station-Tariftabellen, Schnitt-Tariftabellen und u. a. folgende Ausnahmetarife enthält:

Nr. 1. Holz, Holzzeugmasse, Strohmasse.
„ 2. Güter des Specialtarifs III.
„ 3. Eisen und Stahl.
„ 5. Getreide.
„ 9. Petroleum und Naphtha.
„ 12. Steinkohlen und Kokes.
„ 16. Eisenerze.

Die Tarifkilometer und Frachtsätze des neuen Tarifs sind im allgemeinen unverändert geblieben; nur ist an Stelle des Specialtarifs III

[1] Die eingeklammerten Zahlen geben die Gesamtfrachtkosten für 1 tkm an.

der Ausnahmetarif Nr. 2[1] getreten, der früher nur für Steine und Roheisen galt.

Die gewährte Ermäßigung zeigt nachstehende Tabelle:

Von Ludwigshafen[1] nach	Verbandsgütertarif		
	1881 Sp.T. III	1887 A.T. Nr. 2 Güter des Sp.T. III a.	b.
Basel (badische Bahn)	0,81	0,70	0,70
Kehl	0,51	0,46	0,44
Konstanz	0,97	0,82	0,82
Marau	0,32	0,32	0,32
Offenburg	0,52	0,45	0,45
Singen loco	0,90	0,78	0,78
Singen transit	0,87	0,75	0,75
Waghäusel	0,22	0,21	0,18
Waldshut	0,97	0,82	0,82
Würzburg	0,64	0,55	0,55

Die Sätze der Abteilung a des Tarifs von 1887 sind die gleichen wie sie schon in Nachtrag X vom 1. September 1884 zum Tarif von 1881 festgesetzt waren. Zur Abteilung b gehören Eisen und Roheisen, Steine, Torf und Torfstreu des Sp.T. III in der allgemeinen Güterklassifikation; zu Abteilung a gehören die Güter des Sp.T. III, soweit sie nicht unter b aufgeführt sind.

Nach den gesperrt gesetzten Orten, also im Transitverkehr, haben Ludwigshafen und Mannheim gleiche Frachtsätze; im inneren Verkehr des Verbandsgebietes dagegen sind z. B. nach badischen Stationen die Frachten ab Mannheim, entsprechend der räumlichen Entfernung, etwas niedriger als die Ludwigshafener Sätze.

Unter den A.T. sind ferner erwähnenswert: A.T. Nr. 3
a) für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Sp.T. I;
b) für Eisen und Stahl des Sp.T. II; mit folgenden Sätzen:

	Von Ludwigshafen		Von Neustadt a. H.	
	a	b	a	b
Nach Singen loco	1,32 Mk.	1,02 Mk.	1,38 Mk.	1,09 Mk.
Singen transit	1,27 "	0,98 "	—	—
Waldshut	1,39 "	1,07 "	1,51 "	1,19 "

[1] S. hierüber auch Abschnitt II S. 356.

[2] Die Tarifkilometer sind schon früher mitgeteilt.

Wie schon früher, zeigen sich auch hier tarifarische Begünstigungen einzelner Städte. Da diese Begünstigungen bei äußerlicher Betrachtung den Anschein erregen könnten, daß sie einer differentiellen Tendenz der Bahntarifpolitik entsprungen seien, während diese Auffassung nicht unbedingt zutreffend ist, bedarf diese Erscheinung einer besonderen Besprechung.

Nach einer, wohl auf Mitteilungen der Bahnverwaltungen beruhenden Äußerung der Handelskammer Frankfurt[1] herrschte um die Mitte der achtziger Jahre, wenigstens bei den Bahnverwaltungen am Oberrhein, der Grundsatz vor, tarifarische Erleichterungen besonders solchen Plätzen zu gewähren, in deren Gesamtverkehr die örtliche Zu- und Abfuhr nur von geringerer Bedeutung ist gegenüber dem Transit. Im Zusammenhang mit dieser Anschauung erfolgte im Jahre 1886 die Berechnung wichtiger Tarife für die oberrheinischen Häfen Frankfurt, Mainz, Gustavsburg, Ludwigshafen, Mannheim ꝛc. auf einheitlicher Tarifgrundlage.

Nun sind die kilometrischen Entfernungen z. B. von Mannheim nach Südbaden, Teilen der Schweiz ꝛc. etwas geringer als von Ludwigshafen aus. Will nun Ludwigshafen auch nur einen bescheidenen Anteil des Rheinumschlages nach der Schweiz ꝛc. vermitteln, so darf es keine höheren Bahnfrachten als Mannheim fordern, muß also die kilometrische Entfernung ab Mannheim auch seinen Frachtsätzen zu Grunde legen.

Die Bahnverwaltungen haben nun im allgemeinen den Grundsatz, derartige, durch die Knotenpunktkonkurrenzen ihnen aufgedrängte Frachtermäßigungen nur dort zu gewähren, wo ein Zwang hierfür vorliegt, sie also auf Knotenpunkte selbst zu beschränken. Dies mag oft den Anschein erregen, als ob die Tendenz differentieller Begünstigung des Knotenpunktes vorliege; thatsächlich jedoch ist zwar eine tarifarische Begünstigung gegeben, sie ist aber nicht *Ziel der Tarifpolitik*, sondern eine *notwendige Folge der Knotenpunktkonkurrenz*. Außerdem wird zugegeben werden müssen, daß es sehr schwer wäre, eine richtige Grenze für Ausnahmen zu finden, sobald man überhaupt anfangen würde, mit derartigen Ermäßigungen über die eigentlichen Knotenpunkte hinauszugreifen.

Werden die Knotenpunkte durch Verdichtung der Eisenbahnnetze und durch Häufung der Berührungspunkte von Bahn und Schiffahrt zahlreicher, so mehren sich auch ihre tarifarischen Folgeerscheinungen und verlieren schon dadurch großenteils das, was ihnen ein differentielles Aussehen verlieh.

---

[1] Handelskammerbericht Frankfurt 1886.

Nach anderer Auffassung könne man im Verhalten der Eisenbahnpolitik gegenüber Verkehrs- oder Handelsmittelpunkten bei vielen Verwaltungen zwei Phasen beobachten. In der ersten Periode trete das Bestreben in den Vordergrund, besondere Tarifbegünstigungen jenen Orten[1] zu gewähren, deren vorteilhafte natürliche Lage hoffen läßt, ihre Entwicklung werde sich unter Mitwirkung tarifarischer Bevorzugung so günstig gestalten, daß die ihnen gewährten Frachtverbilligungen durch Verkehrszuwachs mehr als ausgeglichen werden. Die zweite Periode setze in der Regel dann ein, wenn die begünstigten Orte zu einem gewissen Abschluß ihrer Entwicklung, zu einer gewissen Sättigung gelangt sind; sie äußere sich in einer Verallgemeinerung der vorher nur wenigen Orten zugestandenen Tarifvergünstigungen.

Es ist klar, daß diese Vorgänge zunächst jenen Orten, welche an sich schon geographisch und handelspolitisch bevorzugt sind, noch weiteres Übergewicht verleihen.

Ist eine Verkehrspolitik, welche diese Erscheinung fördert — sei es nun unfreiwillig unter dem Druck mächtiger Wettbewerbsverhältnisse oder sei es mit Absicht —, zu beanstanden? Die Frage muß bei objektiver Prüfung der Sachlage verneint werden.

Orte, welche keine hervorragend günstige Lage haben, ziehen weder Großindustrie noch Großhandel an sich und entwickeln sich auch bei gewährten tarifarischen Unterstützungen — deren Wirkung häufig weit überschätzt wird — nicht kräftig, sondern nur treibhausartig. Jene Orte dagegen, welche den Vorteil natürlicher, günstiger Lage genießen, bilden die Sammelpunkte für Anlage suchende Kapitalien und werden bei verkehrspolitischer Förderung Quellen des Wohlstandes für weite Kreise.

Nach Krönig[2] zieht sich die Industrie nach den Gesetzen der Schwere mit elementarer Notwendigkeit nach gewissen Punkten hin. Hier von Staatswegen eine künstliche Decentralisation zu versuchen, die Industrien gleichmäßig nach gewissen geographischen Gesichtspunkten über das Land hin zu verteilen, sei weder als Aufgabe zu betrachten, noch würde man Aussicht auf Erfolg haben. Noch entschiedener spricht sich Menger[3] dagegen aus, tarifarische Begünstigungen solchen Orten zuzuwenden, die sie nicht durch ihre natürlichen Bedingungen verdienen. „Die künstlich geschaffenen Industrien gehen zum großen Teil zu Grunde. Und ich möchte hinzusetzen,

[1] Das sind fast immer Orte mit Knotenkonkurrenz. Anm. d. Verf.

[2] Krönig, Die Differentialtarife S. 99.

[3] Menger, Nationalökonomie S. 46.

nachdem sie den gesunden Industrien schweren Schaden zugefügt haben." Auch Sax[1] erklärt die hier in Frage kommende Tarifpolitik der Bahnen als notwendige Folge des Umstandes, daß nach hervorragend günstig gelegenen Orten, nach reichen Landesteilen, Knotenpunkten ꝛc. mehrere Verkehrswege konkurrieren, so daß das Monopol der Eisenbahn durch die Konkurrenz unterbrochen wird.

Das Publikum nimmt dieser Verkehrspolitik gegenüber naturgemäß keine grundsätzliche Stellung ein, sondern beurteilt dieselbe günstig oder mißgünstig, je nachdem der Beurteiler in einem bevorzugten Orte sitzt oder nicht. Interessant ist die Aussage eines Zeugen vor einem Enqueteausschuß, die nach Cohn[2] lautete wie folgt: „Wir beklagen uns darüber, daß die Eisenbahnen nicht nur ihre eigenen, sondern auch unsere Geschäfte besorgen. Sie bestimmen für uns, an welchen Märkten wir verkaufen, von welchen Märkten wir unsere Zufuhr beziehen sollen; wir protestieren dagegen, daß wir alles das ertragen sollen, ohne eine Gelegenheit zu haben, unsere Sache einem Tribunal von entscheidender Gewalt vorzutragen."

Die weitere Umgebung großer Industrie- und Handelscentren kann allerdings mitunter in die Lage kommen, die Nähe dieser Mittelpunkte beklagen zu müssen. Es bilden sich fast stets um solche Emporien gewisse Einflußsphären; was innerhalb eines engeren Kreises liegt, zehrt mit an den verkehrs- und handelspolitischen Vorteilen des Mittelpunktes, bildet mit diesem gewissermaßen eine wirtschaftliche Einheit. Wesentlich anders liegt die Sache außerhalb dieses engeren Bannkreises. Die Entfernung der hier liegenden Orte von jenen Mittelpunkten wird zu groß, als daß von einer Gemeinschaftlichkeit der Interessen noch gesprochen werden könnte. Wo aber keine Interessengemeinschaft besteht, müssen bei gleichen Bestrebungen im wirtschaftlichen Leben notwendig Gegensätze auftreten.

Es ist sehr begreiflich, wenn die Interessenten der geschilderten weiteren Umkreise über diese Sachlage sich beklagen; allein unrecht ist es, wenn sie die Schuld hieran der Eisenbahntarifpolitik zumessen. Die kommerzielle und industrielle Gravitation nach jenen Centren ist viel zu bedeutend, als daß sie durch mäßige Tarifbegünstigungen an kleinere Orte der weiteren Umgebung aufgehoben oder ausgeglichen werden könnte. Rank[3] sagt hierüber: „Bei der zur Zeit bestehenden Höhe der Tarife ist deren Wirkung eine begrenzte; man kann also von schwerer wirtschaftlicher Schädigung (der

---

[1] Sax, Staatswirtschaft S. 453.
[2] Cohn, Zur Beurteilung der englischen Eisenbahnpolitik.
[3] Rank a. a. O. S. 556.

kleineren Orte) durch (nicht zugestandene) Bahntarife nicht wohl sprechen." Bismarck[1] hingegen vertrat die Anschauung, daß durch die billigen Differentialtarife, die vorwiegend nur für Städte ersten Ranges und Mittelpunkte des Verkehrs wirksam seien, eine ungesunde Zusammenziehung des Verkehrs und der Industrie nach einzelnen Orten befördert werde, was wirtschaftlich und politisch sehr bedenklich sei.

Das wichtigste Beispiel eines wirtschaftlichen Gravitationscentrums im Untersuchungsgebiet bildet das Städtepaar Mannheim-Ludwigshafen, zu dessen engeren Umkreise der Rheinauhafen, etwa 6 km südlich, und der neue Industriehafen, etwa 6 km nördlich von Mannheim, zu zählen sind. Zum äußeren Umkreise gehört das etwa 20 km südlich gelegene Speyer, das trotz eines neuen Rheinhafens und trotz großer Bemühungen die ersehnte industrielle und kommerzielle Hebung nicht erreichen konnte. Ursache davon ist aber keineswegs die Eisenbahntarifpolitik, sondern die Nähe von Mannheim-Ludwigshafen, teilweise auch der Umstand, daß der Rhein nicht nur eine hydrographische, sondern auch die politische Trennungslinie zwischen Bayern und Baden bildet, so daß das wohlhabende rechte Rheinufer bei Speyer weniger nach dieser Stadt als nach Schwetzingen-Heidelberg gravitiert. Die Bedeutung dieses Umstandes zeigt der Einfluß des rechtsrheinischen Hinterlandes auf den Verkehr der Stadt Worms.

Mannheim ist noch in anderer Hinsicht ein lehrreiches Beispiel für praktische Verkehrspolitik. Jahrzehnte hindurch konzentrierte ganz Baden seine Kraft darauf, Mannheim durch musterhafte Anlagen für den Bahn- und Wasserverkehr zu dem zu machen, was es geworden ist. Um die Mitte der neunziger Jahre scheint eine gewisse Sättigung des eigentlichen Mannheim und das Bestreben eingetreten zu sein, nunmehr auch den übrigen Landesteilen engeren Anschluß an die Rheinschiffahrt zu gewähren. Nicht nur unmittelbar bei Mannheim — nördlich bei Waldhof und südlich bei Rheinau — sondern durch ganz Baden, z. B. bei Karlsruhe und Kehl, fördert oder veranlaßt nunmehr die Regierung neue Hafenanlagen; an Stelle der früheren Konzentration nach Mannheim scheint in neuester Zeit eine gewisse Decentralisation durch ganz Baden treten zu sollen. Von sehr großem Einfluß hierauf dürfte auch das Projekt der Oberrheinregulierung gewesen sein, welches es Baden nahelegen mußte, Straßburg, dem zukünftigen elsässischen Endpunkt der Rheinschiffahrt, in Kehl einen badischen Hafen gegenüberzustellen. Besonderer Hervorhebung bedarf dabei der Umstand, daß die eingeleitete Decentralisation des Ver-

[1] Erinnerungen an Bismarck a. a. O.

kehrs ohne die Mitwirkung der Rheinschiffahrt nur in sehr beschränktem Maße möglich wäre.

Nachtrag II vom 10. Oktober 1887 mit dem A.T. Nr. 21 für bestimmte Stückgüter und zwar für

a) Düngemittel, Kraftfuttermittel;

b) Getreide, Sämereien, Hülsenfrüchte und Kartoffeln.

Ferner der A.T. Nr. 22 für bestimmte Stückgüter und zwar für unedle Metalle und Waren aus solchen Metallen.

Über die Sätze des A.T. Nr. 21 und über die Abweichung von den bisherigen Sätzen giebt nachstehende Tabelle Auskunft:

Von Ludwigshafen nach	Ausnahmetarif Nr. 21			Allgemeine Stückgutklasse
	Abteilung I		Abteilung II	
	a	b		
Basel	1,54	2,30	2,30	3,08
Kehl . . . . . 144 km	0,94 (6,53)[1]	1,38 (9,58)	1,35 (9,38)	1,77 (12,3)
Konstanz.	1,85	2.74	2,74	3,69
Singen loco	1,79	2,62	2,59	3,48
Singen transit.	1,68	2,50	2,50	3,36
Waldshut . . . 318 km	1 85 (5,82)	2,74 (8,63)	2,74 (8,63)	3,70 (11,65)
Würzburg	1,22	1,77	1,74	2,29

Abteilung I gilt für den Versand ab Ludwigshafen, Abteilung II für den Versand von den anderen pfälzischen Stationen. Man erkennt zunächst eine bedeutende Verbilligung gegenüber der allgemeinen Stückgutklasse; daneben aber eine noch weitergehende allgemeine Verbilligung für den Versand der großen Handelsplätze.

Die Einführung ermäßigter Stückgutfrachten hat eine so interessante und bewegte Vorgeschichte, daß sie im Interesse vollständiger Übersicht etwas näher skizziert werden soll[2].

Für die deutschen Eisenbahnen ist bekanntlich seit 1877 ein einheitlicher, sogenannter Reformtarif vereinbart, welcher sich als eine Kombination aus dem Wert- oder Klassifikationstarif und dem Raumtarif darstellt. Dem Reformtarif liegt als Einheit für die Frachtberechnung die Wagenladung zu Grunde und die Annahme, daß ein mittelgroßer Wagen 10 t eines mittelschweren Gutes faßt.

Da es nun bei wirtschaftlichen Maßnahmen wohl niemals möglich sein

[1] Die eingeklammerten Zahlen geben die Gesamtfrachtkosten für 1 tkm an.

[2] S. auch Abschnitt II S. 353.

wird, den Wünschen aller Interessenten Rechnung zu tragen, so erhoben sich bald Klagen auch über den Reformtarif.

Diese Gegenströmung hatte schon im Beginn der achtziger Jahre zu den Kämpfen um die Einführung einer zweiten, ermäßigten Stückgutklasse geführt. Der Kampf war von dem industriellen Nordwesten Deutschlands ausgegangen, wo man bei Versand metallischer Erzeugnisse die bestehende Stückgutfracht zu hoch befand und von den Wagenladungssätzen nur beschränkten Gebrauch machen konnte. Der Süden Deutschlands stand der Anregung anfangs schroff ablehnend gegenüber. Handelskammern, Eisenbahnräte, die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die Generalversammlung der deutschen Bahnen, der deutsche Handelstag beschäftigten sich eingehend mit diesen Abänderungsvorschlägen.

Nordwestdeutschland erklärte, daß der Vorschlag die Rückkehr zum alten bewährten, durch die Verkehrsbedürfnisse herausgebildeten norddeutschen Klassifikationssystem, wenn auch in beschränktem Maße, ermögliche.

1885 stellte der preußische Landeseisenbahnrat folgenden Antrag an die ständige Tarifkommission und an den Ausschuß der Verkehrsinteressenten:

1. Die Stückgutfracht ist allgemein zu ermäßigen für: Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen und Maschinenteile, Blei, Zink, Metallwaren, Düngemittel, Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien, Kartoffeln, Futtermittel.
2. Die Güter des Sp.T. III sind bei Aufgabe von 5000 kg für einen Wagen bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Sätzen des Sp.T. II zu befördern.

Um die verkehrspolitischen Anschauungen unseres Untersuchungsgebietes über diese grundsätzlich wichtige Frage kennen zu lernen, mögen einige Äußerungen hier mitgeteilt werden.

Der badische Eisenbahnrat vertrat in seiner XI. Sitzung vom 1. April 1886 die Ansicht, daß ein dringendes Bedürfnis für die Ermäßigung der Stückgutfrachten nicht vorliege, daß es auch nicht billig wäre, Ermäßigungen auf den engen Rahmen des Antrages zu beschränken. Punkt 1 wurde von den Vertretern der Landwirtschaft befürwortet, dabei aber betont, daß bei etwaigen Ermäßigungen alle Interessentenkreise gleichmäßig berücksichtigt, die vorliegende enge Auswahl dagegen verworfen werden müsse.

Der bayerische Eisenbahnrat lehnte Punkt 1 ab, im Falle die Stückgutverbilligung durch anderweite Kompensationen ausgeglichen werden müßte. Bei Verzicht auf Kompensationen sei man mit Punkt 1 und 2 einverstanden.

Der Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten hielt die Einführung einer ermäßigten Stückguttaxe nicht für wünschenswert; sollte

dieselbe doch erfolgen, so müßte sie gleichmäßig auf alle Güter der Specialtarife mit alleiniger Ausnahme der sperrigen Güter ausgedehnt werden. In diesem Falle müsse man aber einen Ausgleich durch Erhöhung der I. Stückgutklasse fordern, da diese Kompensation bei den Wagenladungsklassen und Specialtarifen ohne Schädigung der württembergischen Industrie nicht möglich sei.

Sehr entschieden nimmt die Direktion der pfälzischen Bahnen Stellung gegen den Vorschlag, indem sie in ihm eine Durchbrechung des bestehenden Tarifsystems, einen Rückschritt auf das vielbeklagte, unübersichtliche Klassifikationssystem erblickt. Sie fürchtet von der Einführung große Einnahmeausfälle und die Förderung der Tendenz nach weiteren Verbilligungen, da z. B. in Rheinland-Westfalen schon 1886 die vorgeschlagene Frachthöhe der II. Stückgutklasse als „Abschlagszahlung" bezeichnet worden sei.

1887 war bei den süddeutschen Bahnverwaltungen die vorherrschende Anschauung die, daß man die Stückgutsätze für landwirtschaftliche Produkte ermäßigen wolle, nicht aber für Metallwaren. Nachdem aber 1887 die preußischen und Reichseisenbahnen die Ermäßigung für beide Arten zugestanden hatten, konnten die badischen und pfälzischen Bahnen für ihre im Wechselverkehr mit Preußen und dem Reichslande in Frage kommenden Linien und im Transitverkehr sich dem Anschluß an den ermäßigten Stückguttarif nicht entziehen, wenn anders sie nicht gewärtigen wollten, jenen Verkehr durch Umleitung zu verlieren. Im Inlandverkehr jedoch schloß sich die badische Bahnverwaltung dem Vorgehen Preußens nur teilweise an [1].

Die Ermäßigung der Stückgutfrachten ist nach verschiedenen Richtungen von großer Bedeutung. In erster Linie begünstigen die Wagenladungssätze vorwiegend den Großbetrieb, die Stückgutermäßigung dagegen gewährt dem Kleinbetriebe eine wirtschaftliche Stärkung [2].

Sodann bilden die Wagenladungssätze ein Hauptförderungsmittel des Speditionsgewerbes. Die Spediteure bilden, sofern es ihnen gelingt, in der Umgebung ihres Geschäftssitzes die großen Firmen, Versandgeschäfte ꝛc. zu regelmäßigen Kunden zu gewinnen, Sammelwagen auf große Entfernungen. Die Lieferfristen der Bahnen für Stückgut auf große Entfernungen werden sehr häufig wegen des Umladens ꝛc. überschritten, während jene für Wagenladungen reichlich genügen.

Hier setzen nun die großen Spediteure ein, welche zum Ansammeln einer Wagenladung meist nur kurzer Zeit bedürfen. Sie bieten ihren

---

[1] S. Abschnitt II S. 353.

[2] S. hierüber Otto de Terra: Sociale Verkehrspolitik S. 11.

Kunden die Beförderung zum Stückgutsatze, aber mit kürzerer Lieferfrist als die Bahnen; ihnen selbst werden die Transporte von der Bahn zu den Wagenladungssätzen gefahren, so daß der erhebliche Unterschied zwischen Stück- und Wagenladungsfracht großenteils in die Tasche der Spediteure fließt[1]. Man begreift, daß manche Bahnverwaltungen sich schon seit geraumer Zeit mit dem Gedanken trugen, dieses einträgliche Geschäft selbst zu übernehmen; ein Hauptgrund gegen diese Übernahme schien darin zu liegen, daß es bei den ohnehin schon beschränkten Raumverhältnissen vieler Bahnhöfe sehr schwierig wäre, die nötigen Räumlichkeiten für einen staatlichen Spediteurdienst zu beschaffen.

Die Verbilligung der Stückgutfrachten fördert den Stückgutverkehr, macht dadurch dem Sammelverkehr der Spediteure Konkurrenz, vermindert auch den Unterschied zwischen Stückgut- und Wagenladungsfracht, d. i. den Reingewinn der Spediteure. Man kann es daher verstehen, daß die Spediteure die Ermäßigung der Stückgutfrachten in den achtziger Jahren schon mit dem gleichen Mißbehagen verfolgten, wie 1898 die Einführung der Stückgutstaffeltarife.

Außer dem unmittelbaren Entgang einer gewissen Einnahme für die Bahnen infolge des Sammeldienstes der Spediteure, verteuert diese Verkehrsart die Abfertigungs- und Beförderungskosten für die verbleibenden Stückgüter[2]. Zweifellos im Zusammenhang damit stehen die Klagen über die unverhältnismäßig hohen Selbstkosten des Stückgutverkehrs. Nach Rank[2] liegt der Schwerpunkt in der Frage: Bedarf der Verkehrsinteressent des Vermittlers (Spediteurs) oder nicht? Wenn das erstere zutrifft, so kommt die Bekämpfung des Spediteurs auf nichts anderes hinaus, als daß man dem eigentlichen Bahnbenützer die Vorteile des Sammelverkehrs entzieht.

Ulrich bejaht die Notwendigkeit des Spediteurs, der eben eine Anzahl solcher Geschäfte besorge, die dem eigentlichen Verkehrsinteressenten lästig seien. Der Spediteur dürfe daher nicht als unproduktiver, wirtschaftlich nicht berechtigter Eindringling zwischen Bahn und Bahnbenützer erachtet werden. Abweichend von Rank, zieht Ulrich aus den oben erwähnten hohen Selbstkosten des Stückgutverkehrs den Schluß, daß es für die Bahnen nur vorteilhaft sei, wenn der Spediteur ihnen diese wenig einträgliche Thätigkeit abnehme. Bedenkt man, daß die Stückgutwagen im allgemeinen sehr schlecht ausgenützt wurden, daß also eine „erhebliche Steigerung dieses Verkehrs

---

[1] „Der deutsche Eisenbahngütertarif". Von einem praktischen Verkehrsbeamten. Daselbst Annahme, daß der Spediteur etwa ein Drittel der Differenz Reingewinn hat.
[2] Rank a. a. O. S. 250 ff.

ohne entsprechende Kostenerhöhung möglich wäre", so wird man die Rankſche Anschauung als die richtigere erachten müssen [1].

Die Wichtigkeit der Frage für das Finanzergebnis der Bahnen wurde bei der in Rede stehenden Maßregel im Untersuchungsgebiete gründlich erörtert. Einzelne Bahnverwaltungen hatten die Befürchtung geäußert, daß die verbilligten Stückgutfrachten schädlich auf die Einnahmen wirken möchten. Diese Befürchtung dürfte jedoch zu weit gegangen sein. Denn bei dem Verhältnis des Stückgutverkehrs zum Wagenladungs-, insbesondere zum Sammelverkehr, war anzunehmen, daß infolge der Frachtermäßigungen ein Teil des Wagenladungsverkehrs auf den Stückgutversand übergehen werde. Dann aber war kein Einnahmeausfall, sondern eher eine Einnahmevermehrung zu erwarten. In der That zeigen die nachstehenden Daten aus den Betriebsergebnissen der kgl. preußischen Eisenbahnen, daß die in Rede stehende Tarifmaßregel einen günstigen finanziellen Erfolg hatte. Es betrug

	1888		Die Einnahme in % der Gesamteinnahme	Die Einnahme in Mark für 1 t
Die Gesamtgütermenge .	98 997 354 t = —		—	4,69
Die Stückgutmenge . .	3 880 882 t = 3,9 %		13,5 %	16,23
Der Versand in Wagenladungsklasse A₁	1 117 064 t = 1,1 %	2,8 %	3,2 } 8,1 %	13,19
Der Versand in Wagenladungsklasse B	1 730 205 t = 1,7 %		4,9	13,20
	1898 (einschl. Hessen)			
Die Gesamtgütermenge .	173 163 931 t = —		—	4,24
Der Versand: an Stückgut	7 514 424 t = 4,34 %		15,6 %	14,10
an Wagenladungsgütern A₁	1 704 059 t = 0,98 %	2,91 %	2,68 } 8,02 %	11,54
an Wagenladungsgütern B	3 338 776 t = 1,93 %		5,34	11,79

Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1890.

Unter Aufhebung des 8. Heftes des V.G.T. vom 1. März 1887 tritt mit dem 1. Juli 1890 ein neues Heft für den Verbandsverkehr der badischen und pfälzischen Bahnen in Kraft.

Unter den besonderen Bestimmungen fällt folgende auf:

Für Gütersendungen zwischen Ludwigshafen einerseits und den Stationen Wertheim, Heidingsfeld und Würzburg andererseits, welche in Ludwigshafen auf dem Rhein stromaufwärts anlangen oder stromabwärts weitergehen, werden die tarifmäßigen Frachtsätze um folgende Beträge gekürzt:

[1] S. auch: Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1890 S. 730, 791, 874.

Eilgut	Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III	A.T. Nr. 1
0,20	0,12	0,06	0,06	0,06	0,05	0,04	0,03	0,04 Pf. pro 100 kg.

Für Güter der Ausnahmetarife werden die Beträge jener Tarifklasse abgesetzt, nach welcher die betreffenden Artikel allgemein tarifiert werden. Auf Sendungen nach und von Ludwigshafen (Mannheim) selbst, sowie auf die dortselbst zur Umkartierung von Bahn zu Bahn gelangenden Transporte finden die genannten Frachtkürzungen keine Anwendung.

Die Beziehungen zwischen den Verkehrslinien Mannheim-Bayern einerseits, Frankfurt-Bayern andererseits mögen durch die nachstehenden Zahlen, die den Jahresberichten der kgl. bayer. Staatsbahnverwaltung entnommen sind, angedeutet werden:

Jahr	Mannheim-Ludwigshafen bayerischer Verkehr		Frankfurt a./M.-bayerischer und hessisch-bayerischer Verkehr	
	Bayerns		Bayerns	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1885	73 788	47 907	116 971	158 960
1886	85 584	57 403	89 417	124 899
1887	72 245	61 945	160 490	206 240
1888	95 169	69 185	159 407	183 144
1889	91 096	82 190	178 981	207 440
1890	85 555	94 061	214 161	231 756
1892	87 748	120 094	288 448	345 917
1893	86 117	133 567	275 777	137 574
1894	90 367	155 767	253 736	138 842
1898	110 854	246 267	—	—

Einen Überblick über die Frachtsätze des neuen V.T. giebt folgende Übersicht (Frachtsätze in Mark pro 100 kg):

Von Ludwigshafen nach	Kilometer	Eilgut	Stückgut	Wagenladungsklasse		Specialtarife				Ausnahmetarife			
										Holz		bestimmte Stückgüter	
				A_1	B	A_2	I	II	III	a	b	a	b
Basel (bad. Bahn) .	262	6,16	3,08	1,96	1,69	1,43	1,30	1,04	0,70	0,91	0,78	1,54	2,30
Singen loco. . . .	299	6,92	3,48	2,18	1,90	1,62	1,46	1,16	0,78	1,02	0,88	1,80	2,62
Singen transit . .	287	6,72	3,36	2,12	1,84	1,56	1,41	1,12	0,75	0,98	0,84	1,68	2,50
Waghäusel	45	1,26	0,65	0,45	0,36	0,32	0,30	0,25	0,21	0,24	0,22	0,39	0,55
Waldshut	318	7,40	3,70	2,33	2,03	1,71	1,55	1,23	0,82	1,07	0,93	1,85	2,74
Würzburg.	193	4,58	2,31	1,47	1,27	1,09	0,98	0,79	0,55	0,70	0,60	1,22	1,77

Die Stations- und Kilometertariftabelle weist nur unerhebliche Änderungen gegenüber den Tarifen 1881 und 1887 auf.

Die Sätze des früheren A.T. Nr. 2 für Güter des Sp.T. III erscheinen jetzt als Normalsätze unter Sp.T. III. Es entfiel nämlich der bisherige Grund für einen A.T. Nr. 2 [1], nachdem Württemberg und Bayern die gleichen Grundtaxen wie Baden zur Einführung brachten.

Ein Beispiel für sehr niedrige Tarifierung hochwertiger Güter zur Unterstützung deutscher Industrie gegen ausländischen Wettbewerb bietet der A.T. Nr. 32 (VIII. Nachtrag) für Zucker aller Art, welcher schweizerischerseits zum Eingang in die Schweiz verzollt wird.

Von Frankenthal	Ladungen von 5000 kg	Ladungen von 10 000 kg
nach Basel loco und transit	1,21 Mk.	0,68 Mk.
„ Konstanz transit	1,48 „	0,80 „
„ Singen transit	1,36 „	0,74 „
„ Waldshut transit	1,48 „	0,80 „

Die Bahn fördert hier den Absatz der großen Zuckerfabrik Frankenthal und deren Wettbewerb mit der französischen Zuckerfabrikation sehr energisch. Dadurch, daß sie den hochwertigen [2] Zucker billiger fährt als die Güter des Sp.T. III, giebt sie hier das Wertsystem fast vollständig auf und nähert sich sehr stark dem Raumsystem, wenn man will, sogar einem Prämiensystem.

Aus den Verkehrsleitungsvorschriften für die pfälzischen und badischen Bahnen vom 1. Juli 1890 sind einige Bestimmungen erwähnenswert:

Die Sendungen nach Basel gehen von Mannheim ausschließlich über badische Linien, von Ludwigshafen über pfälzisch-elsässische Linien; von anderen pfälzischen Stationen in den geraden Monaten über elsässische, in den ungeraden Monaten über badische Linien.

Die Sendungen Pfalz-Würzburg gehen in den geraden Monaten im bayerisch-pfälzischen Verkehr, d. h. über Mainz-Aschaffenburg, in den ungeraden Monaten im südwestdeutschen Verbandsverkehr, d. h. über Mannheim-Lauda-Würzburg.

Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr im südwestdeutschen Verbandsgebiet. Gültig vom 1. Mai 1895.

Hier tritt uns im A.T. Nr. 3 zum ersten Male der Ausdruck „Rohstofftarif“ entgegen. Das ursprüngliche Warenverzeichnis dieses Tarifs benannte Düngemittel, Kartoffeln und Rüben.

---

[1] Vgl. Abschnitt II S. 346 u. 356.

[2] Der Preis von raffiniertem Zucker ist selbst nach Abzug der Steuer stets höher als der Preis der Getreidearten des Sp.T. I.

Dieser vielgenannte, vielumstrittene Tarif ist so wichtig, daß sich eine kurze Skizzierung seiner Entstehungsgeschichte nicht umgehen läßt[1].

Im preußischen Landeseisenbahnrat wurde 1888 ein Antrag eingebracht auf Gleichstellung der Abfertigungsgebühren für ganz Preußen. Diese Abfertigungsgebühren für die Specialtarife A_2, I, II und III betrugen im östlichen Preußen bis 50 km 6 Mk. von 51—100 km 9 Mk.; im westlichen Preußen bis 10 km 8 Mk., von 11—100 km 9 Mk. Jener Antrag im Landeseisenbahnrat ging nun dahin, für ganz Preußen die billigeren Sätze des Ostens einzuführen. Der Vertreter der preußischen Regierung erklärte hierauf, es sei eine Untersuchung im Gange, ob mit dem beantragten Ausgleich der Abfertigungsgebühren eine weitergehende Reform des Tarifs für Massenrohprodukte verbunden werden könne.

1889 wurde vom preußischen Landeseisenbahnrat eine Vorlage des Ministers der öffentlichen Arbeiten über allgemeine Ausnahmetarife beraten. In Aussicht genommen waren:

1. Brennstoffe (Steinkohlen, Braunkohlen, Brennholz, Torf).
2. Erze.
3. Erde (Sand, Kies, Lehm, Thon).
4. Geringwertige Düngemittel.
5. Rüben, Rübenschnitzel, Kartoffeln ꝛc.

Die Frachtsätze sollten auf Grundlage einer Abfertigungsgebühr von 7 Mk., eines Streckensatzes von 2,2 Pf. bis 350 km, mit Anstoß von 1,4 Pf. berechnet werden.

Regierung und Landeseisenbahnrat halten es für besser, vorerst von der Ausdehnung dieses Tarifs auf Brennstoffe abzusehen; im übrigen befürwortet der Landeseisenbahnrat die Einführung.

1890 am 1. Januar 1890 wurde der Rohstofftarif für Düngemittel, Erde, Rüben und Kartoffeln in Preußen eingeführt.

Der Bezirkseisenbahnrat Frankfurt a. M. sprach den Wunsch nach baldiger Einführung eines allgemeinen, ermäßigten Ausnahmetarifs für geringwertige Brennstoffe aus.

1891 regt die Handelskammer Frankfurt wiederum die Ausgleichung der Abfertigungsgebühren in Preußen an, da diese im Westen des Reiches

---

[1] Die nachstehende Schilderung stützt sich auf die Jahresberichte über die Betriebsergebnisse der kgl. preuß. Eisenbahnen, ferner auf die Handelskammerberichte des Untersuchungsgebietes (besonders von Frankfurt), endlich auf die Verhandlungen der Eisenbahnräte.

höher seien und hier besonders den Nahverkehr unverhältnismäßig belasteten. Bezirkseisenbahnrat Frankfurt a. M. und Landeseisenbahnrat befürworten die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe. Die Regierung jedoch erklärt, daß diese Ausdehnung zur Zeit von der Finanzlage des Staates nicht zugelassen werde, da diese eine Frachtermäßigung nicht gestatte, bei der mit vorübergehenden, aber erheblichen Einnahmeausfällen gerechnet werden müsse.

1893 spricht sich der Bezirkseisenbahnrat Frankfurt a. M. für die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Kohlen aller Art aus. Die finanziellen Bedenken wegen der Ausfälle der Staatsbahnen müßten zurücktreten vor der Notwendigkeit, die heimische Industrie in ihrem Wettbewerb mit dem Auslande zu stärken und der ärmeren Bevölkerung billigen Hausbrand zu verschaffen.

Im preußischen Landeseisenbahnrate kam wieder der Ausgleich der östlichen und westlichen Abfertigungsgebühren zur Sprache. Die Regierung erklärte, daß die Ausdehnung des Rohstofftarifs notwendig sei, um die infolge der Übertragung der östlichen Abfertigungsgebühr auf den Westen zu gewärtigenden wirtschaftlichen Verschiebungen zu verhindern oder wenigstens zu beschränken. Zunächst sei aber ein Vorgehen nicht so dringlich, um die daraus erwachsenden, anfangs sehr erheblichen Einnahmeausfälle bei der gegenwärtigen Finanzlage des Staates zu rechtfertigen.

1894 wird im Bezirkseisenbahnrat Frankfurt a. M. die Anschauung vertreten, wegen der großen Vorteile des Rohstofftarifs für die Allgemeinheit sei es notwendig, die von einzelnen Gegenden zur Wahrung ihrer angeblich bedrohten Interessen geäußerten Wünsche zurückzustellen.

1895 regt der Bezirkseisenbahnrat Frankfurt a. M. neuerlich die Gleichstellung der Abfertigungsgebühren auf allen preußischen Staatsbahnen an.

Mit dem 1. April 1897 wurde der Rohstofftarif auf die Brennstoffe des Sp.T. III ausgedehnt; die Abfertigungsgebühren wurden für ganz Preußen gleichgestellt. Es ist nun außerordentlich interessant, daß sofort die Handelskammer Frankfurt Stellung gegen diese Ausdehnung nahm, welche vorher vom Bezirkseisenbahnrat Frankfurt und vom preußischen Landeseisenbahnrate befürwortet worden war, ohne daß die Handelskammer Frankfurt sich dagegen ausgesprochen hatte. Nach der Ausdehnung des Rohstofftarifs erklärte diese Handelskammer, sie wolle zwar nicht gegen die ganze gewährte Frachtermäßigung protestieren und die Wiederaufhebung des Rohstofftarifs verlangen, aber sie erbitte Kompensationen in Form einer von Frankfurt

aus zu gewährenden Tarifermäßigung. Der Rohstofftarif allein ab Frankfurt genüge nicht[1], weil bei diesem Tarif die verbilligte Staffel erst bei 350 km beginne und an dieser Transportweite Frankfurt kein Interesse habe. Zur vollständigen Kompensation verlangt die Handelskammer Frankfurt für Steinkohlen, Kokes ꝛc.:

1. Die Sätze des Rohstofftarifs ab Frankfurt Hafen (also ohne Überführungsgebühr).
2. Die Einrechnung eines Teiles des bis Frankfurt zurückgelegten Wasserweges in die Staffel von 350 km.

Diese Wünsche sind bis heute unerfüllt. Es fehlt hier der Raum, auf die weitere Entwicklung[2] dieser Frage einzugehen, deren Wirkung auch durch die Statistik noch nicht hinreichend klargestellt ist[3].

Als sehr auffallend nur muß es erscheinen, daß die Handelskammer Frankfurt ihre Bedenken gegen den erweiterten Rohstofftarif erst nach dessen Einführung äußerte, während sie doch schon vorher hinreichend Gelegenheit zur Äußerung und Kenntnis von der Sachlage hatte. Es hieße dieser sachverständigen Vertretung wohl Unrecht thun, wenn man annehmen wollte, sie sei sich über die Wirkungen des erweiterten Rohstofftarifs erst nachträglich klar geworden. Eine mehr zutreffende Erklärung ergiebt vielleicht die Annahme, daß man in dem erweiterten Rohstofftarif als Präcedenzfall eine Stufe zur Erlangung weiterer Tarifbegünstigungen zu sehen glaubte, ein Wunsch, der für Frankfurt jedoch bis heute nicht erfüllt ist, während für die badischen und pfälzischen Rheinhäfen der A.T. Nr. 30 vom 1. Januar 1898 eine gewisse Kompensation bringt[4].

Der Rohstofftarif ist eine für die Rheinschiffahrt unbequeme Erscheinung, da er die Bahnfrachten für Steinkohlen von Norddeutschland nach Süden sehr verbilligt und dadurch den Vorzug der Rheinschiffahrt für diese Verkehrsrichtung abschwächt. Für den Kohlenhandel Mannheim-

---

[1] Der später erwähnte Konkurrenztarif der Oberrheinhäfen gegen den Rohstofftarif beruht wie letzterer auf einer Abfertigungsgebühr von 7 Mk., hat aber wesentlich billigere Streckensätze, nämlich

1—100 km	2,2	Pf.	pro	tkm
101—350 „	1,7	„	„	„
über 350 „	1,4	„	„	„

[2] Vgl. die Eingabe des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen an den kgl. preuß. Minister der öffentl. Arbeiten vom Januar 1898. — Schriften des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt Nr. XXX. Heubach: Die Wirkung des Rohstofftarifs auf das Projekt des Donau-Mainkanals.

[3] Einige statistische Angaben hierüber s. S. 394 Anm. 4.

[4] S. oben Anm. 1.

Ludwigshafen 2c. nach Osten, der durch diese Tarifmaßregel der preußischen Bahnen am schwersten bedroht war, schufen die badischen, pfälzischen und elsässischen Bahnen einen Ausgleich[1], indem sie den Kohlenumschlagtarif für die badischen Rheinhäfen erstellten, der in Verbindung mit der Rheinschiffahrt und ohne besondere Refaktien dem direkten Rohstofftarif ab Ruhrgebiet etwa bis in die Gegend zwischen Würzburg und Nürnberg die Wage hielt; auf größere Entfernungen ist der Rohstofftarif billiger[2].

Vom Standpunkte des Konsumenten aus, z. B. im mittleren Bayern, dürfte sich der Streit um den Rohstofftarif auf folgende Fragen konzentrieren:

1. Sofern keine Qualitätsminderungen vorkommen, ist es für den Verbraucher gleichgültig, ob die von ihm benützte Kohle auf Wasser und Eisenbahn oder nur auf der Bahn zu ihm gelangt.
2. Allgemein gültige Tarifermäßigungen der Bahnen sind nicht zu verwerfen, wenn sie nicht die Interessen der Allgemeinheit schädigen; die Stimmen der Eisenbahnräte, welche teilweise vorher angeführt wurden, deuten darauf hin, daß der Rohstofftarif mit dem Interesse der Allgemeinheit nicht in Widerspruch steht[3].
3. Wenn die von der Bahn im Rohstofftarif gebotene Verbilligung — mag sie nun der Konkurrenz gegen die Rheinschiffahrt oder der Rücksichtnahme auf die Konsumenten entspringen — das Allgemeininteresse nicht etwa durch Einnahmeminderungen schädigt, während die Rheinschiffahrt nachweisbar Schaden erleidet, so wäre in großem Maßstabe ein Beweis dafür geliefert, daß die Bahn auf dem Wege der Staffeltarifierung ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Binnenschiffahrt steigern kann. Die Statistik der nächsten Jahre wird lehrreiche Ergebnisse zu diesen Fragen liefern[4].

---

[1] S. Abschnitt II S. 360.

[2] S. die schon genannte Eingabe des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen vom Januar 1898.

[3] Sehr richtig sagt Krönig, Differentialtarife S. 86: „Die Klagen über die Schädigung der volkswirtschaftl. Interessen durch die Eisenbahnen rühren sehr oft von einer Verwechslung der Interessen der Allgemeinheit mit dem eigenen Vorteil der Beschwerdeführer her."

[4] Nach der Denkschrift über die Mainkanalisierung bis Aschaffenburg, herausgegeben vom Gremium für Handel 2c. dortselbst, bearbeitet von Heubach, vermittelte vom gesamten Ruhrkohlenbezug des rechtsrheinischen Bayerns

die Rheinschiffahrt				der direkte Bahnversand			
1891	36 %	1897	53 %	1891	64 %	1897	47 %
1896	57 %	1898	49 %	1896	43 %	1898	51 %

Die unten mitgeteilten Zahlen deuten indessen schon darauf hin, daß dieser Tarif als tarif de pénétration, wie Allane Targé derartige Maßnahmen sehr bezeichnend nennt, zu wirken beginnt.

Bei der Wichtigkeit des Rohstofftarifs erscheint eine genauere Übersicht über die Frachtpreise am Platze.

1— 2	km	0,07	Mk.	pro	100	kg	198—202	km	0,51	Mk.	pro	100	kg
7— 11	„	0,09	„	„	100	„	248—252	„	0,62	„	„	100	„
16— 20	„	0,11	„	„	100	„	298—302	„	0,73	„	„	100	„
48— 52	„	0,18	„	„	100	„	348—353	„	0,84	„	„	100	„
66— 70	„	0,22	„	„	100	„	397—403	„	0,91	„	„	100	„
98—102	„	0,29	„	„	100	„	447—453	„	0,98	„	„	100	„
148—152	„	0,40	„	„	100	„	497—503	„	1,05	„	„	100	„

Nachtrag I zu den besonderen Bestimmungen 2c. vom 1. Mai 1895 tritt mit dem 1. Mai 1897 in Kraft und bringt folgende Ergänzung des Warenverzeichnisses zum Rohstofftarif:

1. Düngemittel,
2. Erden,
3. Kartoffeln,
4. Rüben,
5. Brennstoffe, nämlich:
   a) Gaskokes,
   b) Holzkohlen und Holzbriketts,
   c) Torf und Torfkohle.
6. Holz des Specialtarifs III.

Nachtrag II vom 1. Juni 1898 ergänzt das gleiche Warenverzeichnis weiter wie folgt:

7. Torfstreu und Torfmull,
8. Erze des Specialtarifs III,
9. Schlacken, Schlackenmehl 2c.

Derselbe Nachtrag bringt außerdem eine Erweiterung der Kilometer-Tariftabelle für A.T. Nr. 3 (Rohstofftarif):

504—510	km	1,06	Mk.	pro	100	kg	533—539	km	1,10	Mk.	pro	100	kg
511—517	„	1,07	„	„	100	„	540—546	„	1,11	„	„	100	„
518—524	„	1,08	„	„	100	„	547—553	„	1,12	„	„	100	„
525—532	„	1,09	„	„	100	„	554—560	„	1,13	„	„	100	„

Nachtrag III vom 1. Oktober 1898 fällt durch seine Sätze für den Eil- u. Stückgutverkehr auf:

a) für Stückgüter im Verkehr zwischen den Stationen der elsaß-lothringischen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn einerseits und den

Stationen der Pfalzbahn, Main-Neckarbahn, der Direktionsbezirke Frankfurt und Mainz andererseits gelten folgende Sätze:

Entfernung	Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter
1 km	0,22 Mk.	0,11 Mk.	0,11 Mk. pro 100 kg
10 „	0,42 „	0,21 „	0,18 „ „ 100 „
20 „	0,66 „	0,33 „	0,27 „ „ 100 „
50 „	1,38 „	0,69 „	0,54 „ „ 100 „
100 „	2,48 „	1,24 „	0,99 „ „ 100 „

b) für Stückgüter im Verkehr zwischen badischen Stationen einerseits und den oben genannten Gebieten andererseits:

Entfernung	Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter
1 km	0,42 Mk.	0,21 Mk.	0,21 Mk. pro 100 kg
10 „	0,52 „	0,31 „	0,28 „ „ 100 „
20 „	0,84 „	0,42 „	0,36 „ „ 100 „
50 „	1,50 „	0,75 „	0,60 „ „ 100 „
100 „	2,50 „	1,25 „	1,00 „ „ 100 „

Für den auffallend großen Unterschied in den Sätzen bei a und b, besonders auf kurze Entfernungen, liegt die Erklärung darin, daß bei a die gestaffelten preußischen Abfertigungsgebühren zur Anwendung kommen, im Verkehr unter b dagegen nicht.

Unter Aufhebung des 8. Heftes vom 1. Juli 1890 erscheint ein neuer Verbandsgütertarif für den badisch-pfälzischen Verkehr vom 1. Februar 1896.

Für Gütersendungen zwischen Ludwigshafen a. Rh. einerseits und Wertheim, Heidingsfeld, Würzburg andererseits, welche in Ludwigshafen auf dem Rheine stromaufwärts ankommen oder stromabwärts weitergehen, bleiben die gleichen Verbilligungen der Normalklassen in Kraft, wie sie früher schon angeführt und besprochen wurden.

Die Frachtsätze des neuen Tarifs für die früher genannten Verkehrsbeziehungen sind im ganzen gleich geblieben; nur bei einzelnen Relationen treten infolge kleiner Änderungen der Tarifkilometer Änderungen der Frachtsätze auf, so z. B.

	Kilometer	Eilgut	Stückgut	Sp. T. für best. Stückg.	A_1	B	A_2	I	II	III	Ausnahmetarife Nr. 1 Holz a	Ausnahmetarife Nr. 1 Holz b	Ausnahmetarife f. best. Stückgüter
Ludwigshafen-Basel .	259	6,10	3,05	2,27	1,94	1,67	1,42	1,29	1,03	0,69	0,90	0,77	1,58
„ Singen loco	288	6,68	3,36	2,53	2,11	1,84	1,56	1,41	1,13	0,76	0,99	0,86	1,74
„ „ tr. .	276	6,48	3,24	2,41	2,05	1,78	1,50	1,36	1,09	0,73	0,95	0,82	1,62

Nachtrag VII vom 1. Oktober 1898 bringt eine Ermäßigung der Frachtsätze für Eilgut und Stückgut beim Versand auf größere Entfernungen im vielgenannten Stückgüterstaffeltarif[1].

Die Höhe der Ermäßigungen mag nachstehende Übersicht andeuten:

Von Ludwigshafen nach	Kilometer	Tarif vom 1. Oktober 1898			Tarif vom 1. Februar 1896		
		Eilgut	Stückgut	bestimmte Stückgüter	Eilgut	Stückgut	A.T. für bestimmte Stückgüter
Basel (bad. Bahn) . . .	259	5,56	2,78	1,39	6,10	3,05	1,53
Offenburg	146	3,38	1,71	0,92	3,54	1,79	0,96
Singen loco	288	6,06	3,05	1,56	6,68	3,36	1,74
Singen transit	276	5,86	2,93	1,47	6,48	3,24	1,62
Waghäusel	45	1,26	0,65	0,39	1,26	0,65	0,39
Waldshut	314	6,52	3,26	1,63	7,30	3,65	1,83
Würzburg (bad. Bahn).	193	4,32	2,18	1,15	4,58	2,31	1,22

Anm. Die Frachtsätze sind in Mark für 100 kg angegeben.

Es mangelt der Raum, auf die Bedeutung dieses Tarifes hier näher einzugehen. Die Tendenz, welche der fortschreitenden Verbilligung des Stückgutverkehrs zu Grunde liegt, ist S. 386 ff. angedeutet. Auch im Stückgutstaffeltarif liegt eine Maßregel vor, welche vor allem den Versand auf große Entfernungen erleichtert, sodann gegenüber dem mehr kapitalistischen Charakter der Wagenladungsklassen die Verfrachter kleiner Mengen vielleicht zu unterstützen vermag; auch die Tarife der Spediteure dürften hierdurch in einem für die Versender günstigen Sinne beeinflußt werden.

Die Binnenschiffahrt steht den Verbilligungen des Stückgutverkehrs durchwegs feindselig gegenüber, weil durch diese Maßregeln die Binnengegenden für den überseeischen Versand leicht direkte Fühlung mit den Seehäfen zu gewinnen vermögen, ohne dabei der Vermittlung der Binnenschiffahrt zu bedürfen.

Diese Frage giebt Gelegenheit, das Verhältnis der deutschen Rheinhäfen zu den deutschen Seehäfen zu betrachten, da in diesem Verhältnisse der verbilligte Stückgutverkehr eine wesentliche Rolle spielt. Einige typische Beispiele mögen dies zeigen:

1890 waren die kgl. preußischen Eisenbahnen ermächtigt worden, für den Versand von Stückgütern[2] zur überseeischen Ausfuhr über deutsche Seehäfen Ausnahmetarife auf Grundlage der Einheitstaxe der Wagen-

[1] Vgl. Abschnitt II S. 360.

[2] Daselbst S. 355 u. 356.

ladungsklasse A_1 200 Pf. pro Tonne Abfertigungsgebühr, 6,7 Pf. pro Tonnenkilometer Streckensatz einzuführen. Die süddeutschen Bahnverwaltungen, eingeladen, sich diesem Tarif anzuschließen, thaten dies auch, um den Exportinteressen ihrer Gebiete nach den deutschen Seehäfen nicht weniger Rechnung zu tragen, als dies seitens der norddeutschen Bahnen geschah. Auch Baden schloß sich diesem Tarif an, obwohl sich hier ein lebhafter Stückgutverkehr auf dem Rhein nach niederländischen und belgischen Häfen entwickelt hatte, und eine Notwendigkeit für den neuen Tarif nicht vorlag. Die Handelskammer Mannheim hatte sogar Einspruch dagegen erhoben, bezw. ihre Zustimmung davon abhängig gemacht, daß die gleiche Begünstigung, wie den deutschen Seehäfen, auch Mannheim gewährt werde, d. h. daß der fragliche Tarif auch für den Versand nach Mannheim — als Rheinhafen — Geltung erhalte.

In ihrem Bericht für das Jahr 1892 nimmt die Handelskammer Frankfurt a. M. gegenüber allen Vergünstigungen der Ausfuhr über deutsche Seehäfen die grundsätzliche Stellung ein, daß ein derartiges Monopol für die deutschen Seehäfen nur wenigen Spediteuren und Dampfern Nutzen bringe, während dadurch der Umschlagsverkehr der deutschen Wasserstraßen, welcher fast ausschließlich deutsches Kapital und deutsche Arbeitskraft beschäftige, geschädigt werde. Man müsse daher alle Vorteile, welche der Ausfuhr über die deutschen Seehäfen gewährt werden, auch für die Rhein- und Mainumschlagplätze fordern.

1894 schwebten Verhandlungen über den Beitritt Badens zu einer Vereinbarung über den deutschen Levanteverkehr[1] mit den rumänischen Staatsbahnen. Dabei herrschte in der Handelskammer Mannheim die Ansicht vor, daß das Interesse Badens in dieser Frage sehr gering sei, da ihm für den Verkehr mit Rumänien ein guter Wasserweg zur Verfügung stehe, dem eine Kombination eines langen Eisenbahnwegs und des Seewegs wohl kaum einen wirklichen Wettbewerb bereiten könne[2].

Diese Stellungnahme der Handelskammer Mannheim entspricht in der letztgenannten Begründung nicht ganz ihrem sonstigen Standpunkte zu den Seehafenausnahmetarifen. Wenn hier kein *wirksamer* Wettbewerb der Kombination Bahn-Seeweg wahrscheinlich ist, so dürfte er auch in anderen überseeischen Verkehren der Verbindung von Rhein- und Seeschiffahrt nicht so überaus gefährlich sein, sofern nicht die Seehäfen an der Rheinmündung von den fraglichen Verkehren geradezu ausgeschlossen werden.

---

[1] Besteht seit 1890 mit direkten — aus Bahn- und Seefracht kombinierten — Sätzen nach Orten der Levante über Hamburg.

[2] Bericht der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1894.

Sehr entschieden aber äußert sich die Handelskammer Mannheim in ihrem Bericht über das Jahr 1895 gegen die Seehafen-Ausfuhrtarife der deutschen Ostafrikalinie. Sie erblickt in der Leitung der für die Ostafrikalinie bestimmten Güter ausschließlich über Hamburg eine Benachteiligung Südwestdeutschlands und der Rheinschiffahrt; sie bedauert, daß die Ostafrikalinie das Anlaufen von Rotterdam — was Mannheim und die Rheinschiffahrt in Verbindung mit diesem Verkehr bringen würde — ablehnte, unter der Begründung, daß dadurch zum Nachteil der meisten deutschen Versender die Fahrzeit nach Ostafrika um einige Tage verlängert, daß ferner die Gewährung ermäßigter — im Interesse der Rheinschiffahrt liegender — Schiffsfrachten ab holländischen Häfen den direkten Tarif nutzlos machen und auch die Interessen der Mehrzahl der deutschen Bahnen schädigen würde.

Als symptomatisch für die ganze Frage über das Verhältnis der deutschen Rhein- und Seehäfen ist es anzusehen; daß die Schrift des ehemaligen Syndikus der Handelskammer Mannheim, Dr. Landgraf, „Die verkehrspolitische Mission Mannheims", in welcher der Verfasser darlegt, daß Mannheim eine ebenso deutsche, von Holland und Belgien unabhängige Handelsstadt ist, wie die deutschen Nord- und Ostseehäfen, in dem im preuß. Ministerium der öffentl. Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" (1893 S. 970) abfällig kritisiert wurde, während nach dem Berichte der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1893 hochstehende badische Eisenbahnkreise diese Kritik nicht billigten, vielmehr das Eintreten Mannheims für die Rheinschiffahrt als berechtigt erklärten und ihm den besten Erfolg wünschten.

Besondere Betrachtung erfordern auch einige der sogenannten Reexpeditionstarife[1] für die Städte Ludwigshafen und Mannheim. Hier sind besonders die Tarife für solche Güter von Interesse, die von holländischen oder belgischen Seehäfen kommen und für die Schweiz bestimmt sind, die Reise jedoch in den genannten Häfen oder in Basel auf eine bestimmte Dauer unterbrechen dürfen, ohne daß sie den Vorteil der direkten, ermäßigten Frachtsätze Seehafen-Schweiz durch die Unterbrechung der Reise verlieren; d. h. sie unterliegen bei Fortsetzung der Reise nur den ermäßigten, direkten Frachtsätzen. Diese Tarife dienen in gleicher Weise den Interessen der Bahnverwaltungen, die sie am Oberrhein gegen den Wettbewerb der Verbindung Antwerpen-Schweiz über die fran-

[1] Allgemeines über Reexpeditionstarife s. im Verzeichnis tariftechnischer Ausdrücke Abschnitt I S. 332.

zösischen Bahnen stärken, wie auch dem Verkehr der großen Umschlaghäfen am Oberrhein. Sie bilden für den Großhandel dieser Häfen eine wichtige Begünstigung und gestatten ihm, vorteilhafte Konjunkturen für den Bezug und Versand abzuwarten und dann jeweils aufs rascheste auszunützen. Wenn man bedenkt, daß bei vielen Gütern die geeignetste Zeit für die Anlieferung zu Wasser nicht mit der Zeit des größten Verbrauchs zusammenfällt und daß große Umschlagplätze für den Verkehr zwischen Wasser und Land gewissermaßen Reservoire bilden, in denen sich zur Zeit günstiger Ankaufskonjunkturen und geeigneter Wasserstände, unabhängig vom momentanen Bedürfnis der Konsumenten, große Warenvorräte ansammeln, um vom Großhandel bei eintretendem Bedürfnisse an die Konsumenten verteilt zu werden, muß man gestehen, daß sich nicht leicht eine Tarifbegünstigung denken läßt, welche dem Charakter des Umschlagverkehrs und des Großhandels besser angepaßt ist als die oben genannten Reexpeditionstarife.

Solche Tarife giebt es für ausschließlichen Bahntransport, bei welchem z. B. das Getreide auf der Bahn von Rotterdam nach Mannheim geht, dort eingelagert wird und bei günstiger Gelegenheit nach der Schweiz weitergeht, ohne mehr an Fracht zu bezahlen, als den direkten Frachtsatz Rotterdam-Schweiz bei nicht unterbrochener Reise.

Auch für den kombinierten Wasser- und Bahntransport bestehen ähnliche Tarife. Während die erstere Art den Bahnverkehr zwischen Seehafen und Verbrauchsort fördert und daher auch als Wettbewerbsmaßregel gegen die Rheinschiffahrt aufgefaßt werden kann, bilden die Einlagerungstarife für kombinierten Wasser- und Bahntransport eine wichtige Förderung der Rheinschiffahrt.

Wesen und Bedeutung der Reexpeditionstarife mögen an einem interessanten Fall aus der Zeit der preußischen Eisenbahnverstaatlichung näher gezeigt werden[1].

Seit 1876, d. h. seit Erbauung des neuen Hafens, besaß Mannheim die Begünstigung, bei Getreide-Eisenbahnladungen, welche im internationalen Verkehr zwischen den Niederlanden und der Schweiz in Mannheim eingelagert werden, um bei günstiger Konjunktur weiterbefördert zu werden, an Stelle der gebrochenen Tarife die direkten Frachtsätze anrechnen zu dürfen. Bei dem Übergang der rheinischen Bahnen an Preußen wurde diese Vergünstigung am 1. November 1880 plötzlich gekündigt, ebenso eine Anzahl allgemeiner Tarife. Die Handelskammer Mannheim hatte sich schon Ende

[1] Siehe auch Bericht der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1880.

1879 an das Reichseisenbahnamt gewandt, um die drohende Gefahr abzuwenden. Da sie ohne Bescheid blieb, richtetete sie gegen Ende 1880 an den Reichskanzler selbst eine Vorstellung, welche dem Inhalt nach im wesentlichen wiedergegeben werden soll.

Die Denkschrift bringt zunächst einen Satz aus dem Jahresbericht 1879/80 der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft über die Bedeutnng des gewaltigen Eisenbahn-Verstaatlichungswerkes: „Nachdem so zahlreiche Privatbahnen an den Staat übergegangen sind, ist es um so notwendiger, endlich Anstalten zu einem Reichseisenbahngesetz zu treffen. Die bisherigen Willkürverhältnisse, oder, wie auch gesagt werden kann, der latente Kriegszustand können nicht immer fortdauern."

Die Handelskammer Mannheim schließt sich dieser Auffassung über den bisherigen Kampf der preußischen Staatsbahnen gegen die dortigen Privatbahnen an und bemerkt, daß der Kampf im Norden nun nachzulassen scheine, dagegen offenbar auf den Westen und Südwesten Deutschlands übertragen werden solle[1].

Die erste Wirkung der Verstaatlichung der rheinischen Bahnen sei die Kündigung der direkten Kartierung zwischen belgischen Stationen und der Basel-badischen Bahn und damit die Aufhebung der bisherigen direkten Antwerpen-Baseler Sätze für den Reexpeditionsverkehr von Getreide in Mannheim gewesen. Dem Vernehmen nach wäre allerdings eine Konzession zu Gunsten der direkten Kartierung nicht unmöglich gewesen, wenn die badische Bahnverwaltung sich entschlossen hätte, höhere interne Tarife einzuführen. Allein hierdurch wäre sowohl der Verkehr der badischen Bahnen, wie auch die Rheinschiffahrt, insoweit sie die badischen Bahnen alimentiert, bedroht worden.

Der Entfall der direkten Kartierung treffe Mannheim um so härter, als der direkte Verkehr Antwerpen-Basel über Elsaß-Lothringen und über Frankreich mit dem Vorteile der Reexpedition noch bestehe; durch die beklagte Maßnahme werde daher der blühende Getreidehandel Mannheims in die Schweiz gewaltsam nach Westen gedrängt, teilweise sogar über die deutsche Grenze hinaus.

Wenn Mannheim auch nicht ausschließlich auf die Eisenbahnen angewiesen sei, sich vielmehr überwiegend auf die Rheinschiffahrt stützen könne,

[1] Über die Bismarckʼsche und preußische Eisenbahnpolitik der siebziger Jahre, insbesondere über das Reichseisenbahnprojekt, Eisenbahnverstaatlichung und Eisenbahnkonkurrenzen s. den interessanten Aufsatz „Erinnerungen an Bismarck" in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 67, 68 u. 69 von 1898.

so sei es doch für das Gedeihen eines so wichtigen Marktes unbedingtes Erfordernis, beide Verkehrsmittel zur freiesten Verfügung zu haben, um bei zeitweiliger Unbenützbarkeit des Wasserweges den Verkehr aufrecht erhalten oder in Zeiten lebhafter Preisbewegung die rascheste Bewegung der Warenvorräte veranlassen, kurz sich allen Verkehrsbedürfnissen jeweils sofort anpassen zu können.

Die Schädigung Mannheims sei um so schmerzlicher, als dort großartige Hafenanlagen und Lagerhäuser mit großem Aufwande angelegt worden seien, in der Hoffnung, daß der Verkehr sich weiter entfalten und daß die für Getreide gestattete Reexpedition sich allmählich auch auf andere Verkehrsartikel ausdehnen werde.

Man hege die Hoffnung, daß die Schädigung deutschen Kapitals und vor allem die notwendig eintretende Verlegung des Getreidehandels Belgien-Schweiz nach Frankreich zu einer nochmaligen ernsten Prüfung der Frage führen wird, ob man wirklich einen Verkehrsweg über Mannheim, der sich seit vier Jahren bewährt habe, beseitigen wolle, und zwar zu Gunsten teils einer inländischen Route über Lothringen, welche diesen Verkehr auf die Dauer doch nicht an sich fesseln könne, teils zu Gunsten ausländischer Linien, ob man damit wirklich einer Verkehrspolitik sich zuwenden wolle, die schließlich nur dem Auslande zugute komme.

Neuerdings seien noch weitergehende Bestimmungen getroffen worden, und zwar:

1. der direkte Verkehr zwischen Rotterdam, Antwerpen einerseits und der Schweiz und dem Elsaß andererseits wird seit 1. November 1880 nur noch über Luxemburg bezw. Trier aufrecht erhalten, die Linien über Weißenburg, Maxau, Mannheim und Gießen wurden ausgeschlossen.
2. Die Frachtsätze nach badisch Basel werden für alle Routen aufgehoben, die Reichsbahn bringt jedoch die betreffenden Güter unentgeltlich von ihrem Bahnhof in Basel nach badisch Basel bezw. holt sie von dort ab.

Diese letztere Maßregel, welche den internationalen Verkehr vollständig von der badischen Hauptlinie ablenkt, möge zwar ein Muster kluger Eisenbahnökonomie sein, allein sie habe für die Interessen des Deutschen Reiches doch Wirkungen im Gefolge, die unmöglich gewollt sein könnten.

Der notwendigerweise erfolgende Ausfall in den Eisenbahnerträgnissen werde in ungünstigster Weise auf den Staatshaushalt, der in lebhafter Wechselwirkung mit der Bahnrente stehe, rückwirken und müsse schließlich zu einer Art hoher Eisenbahnsteuer für Baden führen.

Bei der Verstaatlichung der preußischen Bahnen seien derart nachteilige Wirkungen auf den Staatshaushalt anderer Bundesstaaten doch gewiß nicht in Erwägung gezogen worden. Man freue sich mit der preußischen Regierung über das Gelingen des großen Werkes, durch welches die Einbeziehung der wichtigsten See- und Handelsplätze in das Netz der preußischen Staatsbahnen ermöglicht wurde, man begreife, daß die direkten Verbindungen zwischen den Seehäfen, den großen Handelsplätzen und den Industriecentren von höchster Bedeutung und daß ihr Besitz unerläßlich sei für die Äußerung eines bestimmenden Einflusses seitens des Staates, man gebe zu, daß eine bessere Organisation der Verwaltung seit der Verstaatlichung möglich sei. Allein man glaube, daß alle diese Vorteile voll zur Wirkung gelangen können, ohne daß man den Haushalt eines anderen Bundesstaates zu schädigen brauche.

Dies müsse umsomehr der Fall sein, da das Deutsche Reich nichts anderes wolle, als die selbständige Weiterentwicklung der einzelnen Bundesstaaten und in und mit dieser die Weiterentfaltung des Reiches selbst. Dies sei so selbstverständlich, daß es eines Hinweises auf Artikel 42 der Reichsverfassung nicht bedürfe, wonach die Eisenbahnen des Bundesgebietes im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen.

Man wolle daher nicht denken, jene beklagte Maßnahme der preußischen Bahnverwaltung sei von der Absicht getragen, den verstaatlichten preußischen Bahnen möglichst ausschließlich allen Verkehr zuzuführen und den Reichseisenbahnen die größten Erträgnisse zu sichern.

Mit Recht habe die preußische Regierung bezw. der Minister der öffentlichen Arbeiten in einer Denkschrift vom 15. November 1880 an das Haus der Abgeordneten die Mißstände gegeißelt, welche unter dem Regime der Privatbahnen bestanden.

Wenn diese Mißstände die preußischen Bahnen berechtigten, ihre finanziellen Interessen gegebenen Falles nachdrücklichst denen der Privatbahnen gegenüber zu betonen, so sei doch dieser Standpunkt unhaltbar, wenn die Interessen des preußischen Fiskus den fiskalischen Interessen eines anderen Bundesstaates begegnen. Die Handelskammer Mannheim bittet daher:

1. Es wollen die seit 1. November 1880 eingetretenen Verkehrsverfügungen, soweit dadurch
   a) die Reexpedition von Getreide auf der Linie Antwerpen-Basel in Mannheim aufgehoben worden ist,
   b) der belgisch u. niederländisch-schweizerische Verkehr von dem Platze

Mannheim und damit von den großen badischen Staatsbahnen abgelenkt wurde,

schleunigst rückgängig gemacht werden.

2. Es wolle die Schaffung eines Reichseisenbahngesetzes thunlichst beschleunigt werden, um vollständige Garantien dafür zu erhalten, daß die Eisenbahnpolitik der einzelnen Bundesstaaten nicht zu Schädigungen des Haushaltes anderer Bundesstaaten führen kann.

Diese nachdrücklichen Vorstellungen hatten den erwünschten Erfolg. Im Februar 1881 wurde der frühere Besitzstand der badischen Bahnen und die Reexpeditionsbefugnis für Mannheim wieder hergestellt.

Transittarife für den Verkehr zwischen Niederland-Belgien und Elsaß-Schweiz über Mannheim.

Bei den Verhandlungen handelte es sich nicht nur um die grundsätzliche Gewährung dieser Tarife, sondern es wurde von der preußischen Regierung auch die Frage zur Diskussion gestellt, ob nicht die badischen Frachtsätze für Waren, welche von holländischen oder belgischen Häfen mit Schiff nach Mannheim kommen, um von hier mit der Bahn nach dem südlichen Baden oder der Schweiz befördert zu werden, im Verhältnis zu den direkten Tarifen der konkurrierenden Bahnen zu niedrig sind. Diese Voraussetzung war nach der Anschauung badischer Handelskreise schon deshalb unzutreffend, weil sie den Eisenbahntransport ab Rotterdam und ab Antwerpen verglich. Rotterdam besitze aber nicht die Voraussetzung zu einer Konkurrenzfähigkeit mit dem Eisenbahnweg ab Antwerpen; daher könne der Eisenbahnverkehr ab Rotterdam auch nicht aufkommen gegenüber Antwerpen. Vergleichen könne man nur den Wasserweg ab Rotterdam und den Bahnweg ab Antwerpen.

Von den Gütern kommen vorzugsweise in Betracht Petroleum, Baumwolle, Thran, Kaffee, Leinöl, Harz, Reis 2c.

Wenn man nur die reinen Wasser- und Bahnfrachten nebst Platz- und Versicherungskosten ab Rotterdam über Mannheim nach Basel mit der Bahnfracht Antwerpen-Basel vergleicht[1], so zeigt sich, daß eine Differenz zu Ungunsten der direkten Bahnfracht nicht besteht. Wenn man aber den Kapitalzinsverlust während der viel längeren Reise zu Wasser (3—4 Wochen) gegenüber der Dauer des Bahntransportes (3—4 Tage), die Möglichkeit des teueren Leichterns bei niedrigem Wasserstande und andere störende Ereignisse in Betracht zieht, so würde dadurch selbst eine Differenz zu

[1] S. hierüber Bericht der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1880.

Gunsten des Wassertransportes ausgeglichen. Die Forderung eines Preisunterschiedes zu Gunsten des Wasserweges, welcher dem Zinsverlust gleichkommt, ist nach Ansicht der Handelskammer Mannheim eigentlich selbstverständlich.

Von den an die Rheinschiffahrt anschließenden Transittarifen mit Einlagerungsbefugnis in Ludwigshafen und Mannheim seien die folgenden erwähnt, welche von den

Kgl. bayerischen pfälzischen Eisenbahnen
Gr. badischen Eisenbahnen
Kgl. württemberg. Eisenbahnen vereinbart sind:

Transit-Tarife
für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen und von da nach den im Tarif angegebenen Stationen transportiert werden.

Der Transittarif vom 1. August 1881: Unter den Transportbestimmungen ist von Interesse, daß auch hier die Vorschriften des südwestdeutschen Verbandes gelten, insoweit nicht anderes bestimmt ist. Die Frachtberechnung geschieht für mindestens 10 000 kg. Die Transitsätze des Tarifs finden auch Anwendung auf solche Transporte, welche nach Ankunft in Ludwigshafen in den Magazinen des kgl. Hauptzollamtes, der pfälzischen Lagerhausgesellschaft, bezw. für Getreidetransporte, welche in den Magazinen dieser Gesellschaft, den auf dem Grund und Boden der Bahnverwaltung und unter deren direkter Kontrolle stehenden Lagerschuppen bestimmter Firmen eingelagert werden und erst später, während der Dauer des gegenwärtigen Tarifs, längstens aber binnen Jahresfrist vom Datum der Einlagerung ab gerechnet die Reise vollenden.

Ab Ludwigshafen[1] nach:		Kilometer	Petroleum Mk.	Getreide Mark pro 100 kg	rohe Baumwolle Mk.
Basel	via Maxau	262	1,08	0,83	0,98
Konstanz	via Maxau	317	1,74	1,37	1,29
Singen transit	via Maxau	287	1,56	1,23	1,17
Singen loco	via Germersheim	299	1,62	1,28	—
Waldshut	via Germersheim	318	1,45	1,15	1,16
Friedrichshafen via Bruchsal		328	1,98	1,61	1,53
Bregenz via Maxau-Konstanz, bezw. Bruchsal-Friedrichshafen		354	2,08	1,71	1,63
Romanshorn via Konstanz, bezw. Bruchsal-Friedrichshafen		337	2,04	1,61	1,59
Rorschach via Konstanz, bezw. Bruchsal-Friedrichshafen		347	2,18	1,74	1,75

[1] Die gleichen Sätze gelten ab Mannheim.

Transittarif vom 10. August 1884. Die Instradierung der Güter erfolgt nach besonderen Vereinbarungen der beteiligten Bahnverwaltungen. Wird im Frachtbrief eine hiervon abweichende Route vorgeschrieben, so kommen die direkten Sätze des Transittarifs nicht zur Anwendung. Es empfiehlt sich also, keine Routenvorschriften zu geben.

Ab Ludwigshafen[1] nach		Getreide	Baumwolle
Romanshorn	Schweiz. Nordost-Bahn	1,60 francs pro 100 kg	1,80 fr.
Rorschach	Schweiz. Nordost-Bahn	1,76 „ „ 100 „	1,96 „
Chur	Verein. Schweizerische Bahnen	2,63 „ „ 100 „	2,83 „
St. Gallen	Verein. Schweizerische Bahnen	1,94 „ „ 100 „	2,14 „

Transittarif vom 1. Oktober 1884.

Ab Ludwigshafen nach		Getreide	Baumwolle
Romanshorn	Nordost-Bahn	1,60 fr.	1,80 fr.
Rorschach	Nordost-Bahn	1,76 „	1,96 „
Chur	Verein. Schweizer. Bahnen	2,42 „	2,83 „
St. Gallen	Verein. Schweizer. Bahnen	1,94 „	2,14 „

I. Nachtrag vom 1. Oktober 1885.

Ab Ludwigshafen nach	Baumwolle
Romanshorn	1,68 fr.
Rorschach	1,84 „
Chur	2,71 „
St. Gallen	2,02 „

Transittarif vom 10. August 1885. Die Sätze Basel tr. gelten für Stationen der Jura—Bern—Luzern-Bahn, teilweise auch der Centralbahn, dann für sämtliche Stationen der westschweizerischen Bahnen und darüber hinaus:

Ab Ludwigshafen nach			Getreide	rohe Baumwolle
262 km	Basel loco	via Aarau	0,83 Mk.	0,83 Mk.
262 „	Basel transit	via Aarau	0,70 „	— „
317 „	Konstanz	via Aarau	1,12 „	1,19 „
287 „	Singen transit	via Aarau	1,02 „	1,05 „
299 „	Singen loco	via Germersheim	1,07 „	1,10 „
318 „	Waldshut	via Germersheim	1,01 „	1,01 „
328 „	Friedrichshafen		1,30 „	1,43 „
354 „	Bregenz		1,46 „	1,53 „

[1] Die gleichen Sätze gelten ab Mannheim.

Transittarif vom vom 6. September 1886.

Ab Ludwigshafen nach			Getreide	rohe Baumwolle
262 km	Basel transit	via Lauterburg-Hüningen	0,83 Mk.	— Mk.
262 „	„ „ Westschw.		0,70 „	—
262 km	Basel loco	via Aarau	— „	0,83 „
262 „	„ transit Westschw.		— „	— „
327 „	Konstanz		— „	1,19 „
287 „	Singen transit		— „	1,05 „
299 „	Singen loco	via Germersheim	— „	1,10 „
318 „	Waldshut		— „	1,01 „
355 „	Bregenz	via Aarau Konstanz	— „	1,53 „
329 „	Friedrichshafen		— „	1,43 „

Transittarif vom 20. Mai 1890. Die Reexpeditionsbestimmungen für Ludwigshafen bleiben die gleichen wie früher und gelten auch für Einlegung bei der Lagerhausverwaltung der pfälzischen Eisenbahnen.

Die Getreidefrachtsätze für Basel tr. und Basel tr. Westschweiz finden nur auf dem Wege der nachträglichen Ausgleichung Anwendung auf Sendungen, welche nach Basel badische Bahn loco adressiert waren und ab da mit neuem Frachtbrief entweder sogleich oder nach Einlagerung in einem der Kontrolle der Bahn unterstehendem Lagerhause, letzterenfalls spätestens nach Verlauf von 6 Monaten weiterbefördert werden. Die Sätze Basel tr. gelten für den Weitertransport nach Stationen der schweiz. Nordostbahn, Basel tr. Westschweiz für Frachten nach westschweizerischen Stationen.

Auch hier zeigt sich ein zu ganz besonderen Verbilligungen zwingender Einfluß der nach der Westschweiz mitkonkurrierenden elsässischen und französischen Verkehrswege.

Ab Ludwigshafen nach			Getreide	rohe Baumwolle
262 km	Basel transit	via Lauterburg-Elsaß	0,83 Mk.	— Mk.
262 „	„ „ Westschw.		0,70 „	— „
262 „	„ loco	via Aarau	— „	0,83 „
262 „	„ transit Westschw.		— „	— „
317 „	Konstanz		— „	1,19 „
287 „	Singen transit		— „	1,05 „
299 „	Singen loco	via Germersheim	— „	1,10 „
318 „	Waldshut		— „	1,01 „
355 „	Bregenz		— „	1,53 „
329 „	Friedrichshafen		— „	1,43 „

Das Verhältnis dieser Tarife zu den Normaltarifen und zu den andern betrachteten Verbandstarifen läßt ein Vergleich mit den verschiedenen Übersichten über die Frachtsätze aller Güterklassen in einzelnen wichtigen Verkehrs-

beziehungen ersehen. Diese Übersichten, wie z. B. die auf S. 376, oder auf S. 389 oder auf S. 408, sind für alle neu zur Ausgabe gelangten und hier besprochenen Tarife an entsprechender Stelle jeweils mitgeteilt. Der Raummangel gestattet nicht, diese Vergleiche im Texte durchzuführen.

Interner Tarif der badischen Bahn.

Auch hiervon soll ein Beispiel, und zwar der Tarif vom 1. Dezember 1897 gegeben werden, um zu zeigen, daß die Inlandstarife der vom Verbandstarife beteiligten Staaten und die Verbandstarife in den wesentlichen Punkten übereinstimmen.

Tarifsätze der Stadt Mannheim. Gültig vom 1. Dezember 1887.

km	Von Mannheim nach	Eilgut	Stückgut	A_1	B	A_2
262	Basel	6,16	3,08	1,96	1,69	1,43
143	Kehl	3,28	1,64	1,08	0,91	0,78
317	Konstanz	7,38	3,69	2,32	2,02	1,71
138	Offenburg	1,44 (25,0)[1]	1,72 (12,5)	1,12 (8,1)	0,95 (6,9)	0,81 (5,9)
287	Singen	6,72	3,36	2,12	1,84	1,56
33	Waghäusel	1,06 (32,1)	0,53 (16,1)	0,39 (11,8)	0,30 (9,1)	0,26 (7,9)
318	Waldshut	7,40 (23,3)	3,70 (11,6)	2,33 (7,3)	2,03 (6,4)	1,71 (5,4)
181	Würzburg	4,38	2,19	1,41	1,21	1,03
71	Marau	1,94	0,98	0,62	0,55	0,48

km	Von Mannheim nach	I	II	III	Holz des Sp.-T. II	Holz und Steine des Sp.-T. III
262	Basel.	1,30	1,04	0,70	0,91	0,70
143	Kehl	0,71	0,58	0,41	0,51	0,41
317	Konstanz	1,55	1,23	0,82	1,07	0,82
138	Offenburg	0,74 (5,4)	0,60 (4,4)	0,42 (3,05)	0,53 (3,84)	0,42 (3,05)
287	Singen	1,41	1,12	0,75	0,98	0,75
33	Waghäusel	0,25 (7,6)	0,21 (6,4)	0,18 (5,5)	0,20 (6,1)	0,20 (6,1)
318	Waldshut	1,55 (4,9)	1,23 (3,87)	0,82 (2,58)	1,07 (3,37)	0,82 (2,58)
181	Würzburg	0,93	0,75	0,52	—	0,52
71	Marau	0,44	0,37	0,30	0,33	0,30

Die Sätze zu den Übergangsstationen sind die gleichen wie von Ludwigshafen; nach den näher gelegen innerbadischen Stationen kommt die für den

[1] Die eingeklammerten Zahlen geben die tonnenkilometrischen Gesamtfrachten, nicht die Streckensätze an.

Versand dorthin günstigere Lage Mannheims in den billigeren Sätzen ab Mannheim zum Ausdruck.

Die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt oberhalb der großen Häfen Mannheim-Ludwigshafen.

An verschiedenen Stellen schon war Gelegenheit gegeben, allgemein nachzuweisen, daß die oberrheinischen Bahnverwaltungen in der Rheinschiffahrt eine schätzenswerte Gehilfin erblicken und dieselbe folgerichtig durch tarifarische Unterstützungen zu fördern bemüht sind.

Das Ende der großen Rheinschiffahrt liegt heute noch in Mannheim-Ludwigshafen; wenn auch der Rheinverkehr bis Straßburg in den letzten wasserreichen Jahren einen ansehnlichen Zuwachs erfahren hat, so ist doch eine Großschiffahrt in dem Sinne, wie bis Mannheim, nach Straßburg wegen der nur zeitweise hinreichenden Fahrtiefe und wegen der dadurch bedingten Unregelmäßigkeit, manchmal auch Gefährlichkeit der Schiffahrt vorerst nicht erreicht. Dies spricht sich am deutlichsten in den Wasserfrachten aus, die oberhalb Mannheim-Ludwigshafen mehr als doppelt so hoch sind gegenüber den sonstigen Rheinfrachten. Auch die Statistik der Schiffsunfälle[1] spricht es beredt aus, daß oberhalb Mannheim-Ludwigshafen (oder richtiger oberhalb Speyer) ganz andere Strom- und Schiffahrtsverhältnisse[1] vorliegen als unterhalb.

Bekanntlich liegt den beteiligten Regierungen (Baden, Bayern, Elsaß-Lothringen) z. Z. ein von dem Großh. badischen Oberbaudirektor Honsell ausgearbeitetes Projekt für die Regulierung des Oberrheins bis Straßburg vor. Es ist nicht bekannt, wie weit die einschlägigen Verhandlungen gediehen sind.

Diese Oberrheinregulierung soll es der Großschiffahrt möglich machen, regelmäßig, ohne Gefahr und ohne Leichterung bis Straßburg-Kehl gelangen zu können. Es bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung, daß die Durchführung dieses Projektes von größter Bedeutung für Straßburg und Kehl wäre, daß sie auch eine fühlbare, aber mehr negative Wirkung auf Mannheim-Ludwigshafen äußern würde. Die Stimmung gegenüber dem Projekte ist demgemäß am Oberrhein eine sehr verschiedene. Dort wird sich in absehbarer Zeit ein uralter Vorgang wiederholen, der die rheinische Verkehrs-

---

[1] S. hierzu in den Jahresberichten der Central-Kommission f. d. Rheinschiffahrt die Abschnitte über Fahrwasserverhältnisse, Schiffsunfälle, Schiffahrtsunterbrechung durch Niederwasser ꝛc. ꝛc.

politik schon im frühen Mittelalter beherrschte. Jede Stadt, welche den Umschlagsverkehr besaß, suchte sich denselben möglichst zu erhalten, die weiter stromaufwärts gelegenen Städte dagegen waren bestrebt, ihn an sich zu ziehen. Während man aber früher in diesem Wettstreite sich mittelalterlicher Waffen — der Stapel-, Umschlagsrechte, der Wasserzölle[1] &c. — bediente, verfügt man heute über moderneres Rüstzeug. Darunter wird auch den Eisenbahntarifen eine wichtige Rolle zufallen, wenn der Kampf zwischen den oberen und obersten Rheinhäfen einmal wirklich entbrannt sein wird.

Heute jedoch ist die Oberrheinregulierung bis Straßburg noch Projekt, die Schiffahrt oberhalb Mannheim hat noch lange nicht die Bedeutung erlangt, welche man für sie erhofft, und sie kann in wasserarmen Jahren sogar wieder einen Rückgang erfahren; zu einem ernstlichen Kampfe der Häfen Mannheim-Ludwigshafen gegen Straßburg fehlt daher zur Zeit noch der Grund. Es ist somit nur eine natürliche Folge der ganzen Sachlage, wenn die nachstehende Betrachtung der pfälzisch-elsässischen Eisenbahntarife zeigt, daß keine Tendenz der Tarifpolitik vorliegt, welche auf Verschiebungen im Umschlagsverkehr der oberrheinischen Häfen hinarbeitet.

Wodurch würde es zum Ausdruck kommen, wenn z. B. einerseits die elsässischen Bahnen bemüht wären, den Rheinumschlag von Straßburg auf Kosten von Mannheim-Ludwigshafen zu steigern, wenn andererseits die Bahnverwaltungen in Baden und der Pfalz den Umschlag in Mannheim-Ludwigshafen festzuhalten, das Vordringen der Großschiffahrt gegen Straßburg zu erschweren suchten? In diesem Falle würde die Verwaltung der elsässischen Bahnen ihrem Hafen Straßburg besonders billige Umschlagstarife gewähren, die Bahntarife für die Richtung von Ludwigshafen-Mannheim dagegen thunlichst hochhalten; die anderen beteiligten Verwaltungen hingegen müßten bestrebt sein, durch weitere Verbilligung ihrer Umschlagstarife, besonders aber durch ungewöhnlich niedrige Bahntarife für die Richtung Ludwigshafen bezw. Mannheim-Straßburg den Umschlag an sich zu ziehen und die Wasserfrachten nach Straßburg zu unterbieten.

Kein einziges dieser Merkmale trifft zu. Wie seit Jahren, klagt die Handelskammer Straßburg[2] heute noch darüber, daß für den Straßburger Hafen die ersehnten Umschlagstarife noch nicht im vollkommen wünschenswertem Umfange erstellt sind. Soweit solche Tarife bestehen, sind sie gegenüber den Sätzen von Ludwigshafen-Mannheim sicherlich nicht zu niedrig. Ferner lassen die nachstehenden Angaben über die Bahntarife der Richtung

[1] Sommerlad, Die Rheinzölle im Mittelalter.

[2] S. deren Jahresberichte.

Ludwigshafen-Straßburg-Basel ersehen, daß tarifarische Maßnahmen in dem angedeuteten Sinne nicht versucht wurden. Derartigen Versuchen würden übrigens schon die seit 1886 auf einheitlicher Grundlage vereinbarten Tarife der Oberrhein- und Mainhäfen Frankfurt, Mainz, Ludwigshafen, Mannheim ꝛc. entgegenstehen.

Nicht unerwähnt mag bleiben, daß die Wirkungen der Oberrheinregulierung nicht selten überschätzt werden. Nach dem Honsellschen Projekte soll eine, auch bei Niederwasser hinreichend tiefe Schiffahrtsrinne von etwa 100 m Breite hergestellt werden. Es ist nicht wahrscheinlich, daß sich in dieser verhältnismäßig — für den Rhein und die bis 90 und 100 m langen, 12 m breiten Rheinschiffe — engen Rinne derselbe Verkehr entwickeln kann wie bis Mannheim; jedenfalls würde ein lebhafter Verkehr auch nach der Regulierung ganz besondere Vorsichtsmaßregeln und in vielen Punkten eine besondere Betriebsweise erfordern. Darin liegt aber schon ein Moment, welches auf Erhöhung der Wasserfracht hinwirkt; da das stärkere Gefälle dieser Strecke die Frachten in dem gleichen Sinne beeinflußt, so wird es nicht unberechtigt sein anzunehmen, daß der Umschlagsverkehr von Mannheim-Ludwigshafen zwar relativ einen Entgang durch die Regulierung bis Straßburg erfahren kann, daß aber die Verschiebung nicht so bedeutend sein wird, wie viele hoffen oder fürchten.

An dieser Stelle mag es angebracht sein, einen kleinen statistischen Überblick über die Entwicklung der Rheinschiffahrt und über die Beziehungen zwischen Schiffahrt und Bahnverkehr am Oberrhein zu geben.

Es betrug der tonnenkilometrische Verkehr:

	Aller deutscher Wasserstraßen[1]	Des Rheins[2] auf der Strecke Straßburg-Emmerich	Der Elbe[3] auf der Strecke Schandau-Hamburg
1875	2 900 000 000	—	435 000 000
1885	4 800 000 000	1 587 000 000	1 308 000 000
1895	7 500 000 000	2 500 000 000	2 131 400 000

[1] Sympher, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals.
[2] Dufourny a. a. O.
[3] Heubach, Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen des Elbe-Obergebietes. Berlin 1898. Siemenroth & Troschel.

Eisenbahn- und Wasserverkehr am Oberrhein.

Jahr	In Mainz[1] auf dem Rhein angekommen zu Berg	In Frankfurt: auf dem Main angekommen zu Berg[1]	In Frankfurt: gesamter Bahnverkehr[2] im Handelskammerbezirk	In Mannheim: auf dem Rhein angekommen zu Berg[1]	In Mannheim: gesamter Bahnverkehr[2]	In Ludwigshafen: auf dem Rhein angekommen zu Berg[1]	In Ludwigshafen: gesamter Bahnverkehr[2]	In Straßburg[2]: gesamter Wasserverkehr[3]	In Straßburg[2]: gesamter Bahnverkehr[4]
1882	64 940	7 973	—	791 811	936 339	—	727 139		
1883	90 865	14 496	1 113 287	979 057	1 016 518	300 575	747 913		
1884	78 537	10 938	1 011 067	1 005 316	—	303 829	770 179		
1885	96 850	10 466	1 455 577	1 082 018	rd. 1 420 000	372 616	838 990		
1886	96 034	23 707	1 104 808	1 131 827	1 410 000	449 998	840 795		
1887	97 206	214 399	1 161 135	1 274 438	1 710 000	367 090	923 070		
1888	127 490	346 205	1 231 935	1 553 737	1 860 000	396 687	1 007 155		
1889	122 310	397 740	1 334 148	1 645 668	2 150 000	485 482	1 073 900		
1890	121 329	468 219	1 405 820	1 839 015	2 340 000	526 649	1 121 802		
1891	123 887	404 168	1 468 103	1 915 533	2 420 000	578 145	1 180 840		
1892	132 680	506 103	1 502 483	2 115 375	2 630 000	572 022	1 133 100	19 064	509 057
1893	146 220	534 683	1 873 548	2 387 947	2 880 000	661 119	1 196 472	79 658	518 597
1894	159 757	629 590	1 775 306	2 662 368	2 910 000	585 998	1 218 016	192 115	575 505
1895	137 475	546 838	1 991 066	2 436 182	2 250 000	585 804	1 280 348	375 891	578 528
1896	201 997	771 440	1 946 515	3 136 644	3 460 000	858 579	1 501 087	639 817	703 789
1897	182 179	672 288	2 135 779	3 100 677	3 740 000	954 138	1 593 295	645 810	763 992
1898	186 425	826 936	2 395 461	3 379 123	3 910 000	1 017 824	—	613 652	826 750

[1] Nach der Statistik des Deutschen Reiches.
[2] Nach den Jahresberichten der betr. Handelskammern.
[3] Vom gesamten Straßburger Wasserverkehr trafen auf den Rhein:
1892 . . . . 11 513 Tonnen
1893 . . . . 38 139 "
1894 . . . . 83 531 Tonnen
1895 . . . . 157 646 "
1896 . . . . 345 842 "
[4] Centralbahnhof und Bahnhof Neudorf.

Entwicklung der Wasserfrachten auf dem Rhein.

Jahr	Mittlere Bergfrachten für Massengüter nach Dufourny[1] in Pf. pro tkm	Mittlere Getreidefrachten Rotterdam-Mannheim[2] in Pf. pro tkm	Grenzwerte der Getreidefrachten Rotterdam-Mannheim[2] in Mk. pro 10 t	Grenzwerte der Getreidefrachten Rotterdam-Mannheim[2] in Pf. pro tkm	Stückgutfrachten[2] Rotterdam-Mannheim in Pf. pro tkm	Mittlere Rheinfrachten Mannheim-Straßburg[3] in Pf. pro tkm
1880	1,33	—	—	—	—	—
1881	1,37	—	54,5—90,0	0,96—1,59	—	—
1882	1,48	—	—	—	—	—
1883	0,90	—	—	—	—	—
1884	1,03	—	—	—	—	—
1885	0,90	—	50,0—75,5	0,88—1,33	—	—
1886	0,90	0,89	—	—	0,88—1,32	—
1887	1,01	1,27	—	—	—	—
1888	1,13	1,06	—	—	0,88—1,32	—
1889	1,06	0,67	—	—	—	—
1890	1,27	0,82	30,0—70,0	0,53—1,24	—	—
1891	—	0,87	35,0-105,0	0,62—1,85	—	—
1892	—	0,84	30,0—75,0	0,53—1,32	0,88—1,32	—
1893	—	0,65	25,0—60,0	0,44—1,06	—	—
1894	—	0,90	25,0—75,0	0,44—1,32	—	—
1895	—	0,66	27,5—50,0	0,485-0,88	0,88—1,41	—
1896	—	0,79	30,0—75,0	0,53—1,32	—	2,33
1897	—	0,65	30,0—50,0	0,53—0,88	—	—
1898	-	0,70	25,0—70,0	0,44—1,24	0,75—2,10	1,75

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Verbands-Gütertarif.

Für Entfernungstabellen und besondere Frachtsätze.

1. Heft.

Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und den Stationen der pfälzischen Bahnen andererseits.

Gültig vom 1. Januar 1885.

Die Vorbemerkungen enthalten unter anderen:

1. Frachtberechnung nach der Tariftabelle des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs, soweit nicht besondere Bestimmungen vorliegen. Nur für

[1] Dufourny, Der Rhein 2c., a. a. O. S. 42.
[2] Nach den Jahresberichten der Handelskammer Mannheim.
Anm. Entfernung Rotterdam-Mannheim 566 km.
Ruhrort-Mannheim 352 km.
[3] Nach den Jahresberichten der Handelskammer Straßburg.

Güter des Specialtarif III Berechnung nach der besonderen Frachttabelle für diesen Tarif (s. diese Tabelle später).

2. Die normalen Frachtsätze der Wagenladungsklassen ermäßigen sich unter anderm im Verkehr Speyer tr., Germersheim tr., Maximiliansau tr. um je 0,06 Mk. für 100 kg.

km	Von Ludwigshafen nach	Eilgut	Stückgut	A	B	A_2
131	Straßburg.	3,28	1,64	1,08	0,91	0,78
262	Basel	6,16	3,08	1,96	1,69	1,43

km	Von Ludwigshafen nach	I	II	III	A.T. Nr. 1 Holz	A.T. Nr. 2 Steinkohlen, Roheisen
131	Straßburg.	0,71	0,58	0,41	0,51	0,41
262	Basel	1,30	1,04	0,70	0,91	0,70

Verbandsgütertarif, Kilometerzeiger und Frachtsätze &c.

Verkehr zwischen Elsaß-Wilhelm-Luxemburg- und Pfalzbahn.

Gültig vom 1. Juli 1892.

Vorbemerkungen ohne wesentliche Änderungen gegen früher.

km	Von Ludwigshafen nach	Eilgut	Stückgut	Sp.T. best. Stückg.	A_1	B
131	Straßburg	3,28	1,64	1,25	1,08	0,91
262	Basel	6,16	3,08	2,30	1,96	1,69

km	Von Ludwigshafen nach	A_2	I	II	III	A.-T. Nr. 1a Holz	A.T. Nr. 28 Düngemittel
131	Straßburg	0,78	0,71	0,58	0,41	0,51	0,36
262	Basel	1,43	1,30	1,04	0,70	0,91	0,67

In diesem Tarif erscheinen Sätze für Ludwigshafen a. Rh. tr. Wasserweg. Diese Sätze gelten für Sendungen, welche in Ludwigshafen auf dem Rhein ankommen und nach lothringischen und luxemburgischen Stationen

weitergehen, auch umgekehrt. Für diese Sendungen ermäßigen sich die Sätze von

Eil-gut	Stück-gut	Sp.T. für best. Stück-güter	A_1	B	A_2	I	II	III	A.T. Nr. 28 Dünge-mittel	Übrige A.T. f. Wagenlad. Güter
0,20	0,10	0,10	0,10	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,035	0,06

Nachtrag V vom 1. Oktober 1894 enthält unter anderem die Entfernungen für die neu aufgenommene Station Speyer Hafen und zwar:

u. a. Speyer Hafen-Basel . . . . . . 254 km
" " Straßburg . . . . 113 "

Wenn man sich erinnert, daß für die gleichen Orte ab Ludwigshafen die Tarifkilometer 262 bezw. 131 km, daß die Entfernung Speyer-Ludwigshafen 22 km und Speyer-Hafen—Speyer Hauptbahnhof 4 km beträgt, könnte man zu dem Schlusse kommen, daß die Festsetzung der Entfernungen ab Speyer Hafen nach Basel nur um 8 km weniger als ab Ludwigshafen das Bestreben der Bahnverwaltung erkennen lasse, durch eine differentielle Begünstigung Ludwigshafens das Ende der Rheinschiffart und den Umschlag vom Wasser auf die Bahn thunlichst in Ludwigshafen festzuhalten. Dies wäre jedoch ein Trugschluß. Die Entfernung Ludwigshafen-Basel mit 262 Tarifkilometern ist deshalb so festgesetzt, weil die wirkliche Entfernung Mannheim-Basel 262 km beträgt. Will Ludwigshafen an dem Verkehr nach Basel Anteil haben, so muß es die kleinere Entfernung Mannheim-Basel auch seiner Frachtberechnung zu Grunde legen. Für den Verkehr ab Speyer liegt eine Knotenpunktkonkurrenz nicht vor, weshalb hier die wirkliche Entfernung eingerechnet ist.

Unter Aufhebung des Tarifheftes vom 1. Juli 1892 und der zugehörigen Nachträge erscheint mit Gültigkeit vom 1. Mai 1895 ein neues Heft.

Wie früher, findet sich auch hier in den Vorbemerkungen die Bestimmung, daß im Durchgangsverkehr nach und von den pfälzischen Stationen Germersheim, Maximiliansau, Speyer sich die Frachsätze der Wagenladungsklassen um 0,06 Mk./100 kg ermäßigen.

Weiter ist hier die Bestimmung bemerkenswert, daß die früher erwähnten Ermäßigungen für Ludwigshafen tr. Wasserweg nach Lothringen und Luxemburg bestehen bleiben und nun auch für Speyer tr. Wasserweg gewählt werden. Die Begünstigung hat also einen Teil ihres differenziellen Charakters verloren.

Von den Frachtsätzen seien, wie früher, erwähnt:

km		Eilgut	Stückgut	Sp.-T. best. Stückgüter	A_1	B
259	Ludwigshafen-Basel .	6,10	3,05	2,27	1,94	1,67
131	„ Straßburg	3,28	1,64	1,25	1,08	0,91

km		A_2	I	II	III	A.T. Holz	A.T. Düngemittel
259	Ludwigshafen-Basel .	1,42	1,29	1,03	0,69	0,90	0,67
131	„ Straßburg	0,78	0,71	0,58	0,41	0,51	0,36

Wie man sieht, sind die Sätze nach Straßburg die gleichen wie früher, während die Baseler Sätze eine kleine Verbilligung aufweisen. Man kann daraus schließen, daß im Jahre 1895 die Tarifpolitik der Bahnen der Oberrheinschiffahrt nach Straßburg keine Konkurrenz machte. Wäre dies der Fall gewesen, so hätte man die Bahnfrachten von Ludwigshafen (Mannheim) gerade nach Straßburg besonders niedrig erstellen müssen, um die Transporte dieser Strecke vom Rhein auf die Bahn zu ziehen.

Nachtrag VII vom 1. Oktober 1898 enthält u. a. Neufestsetzungen der Sätze von Ludwigshafen für Eilgut und Stückgut und zwar:

		Eilgut	Stückgut	
Ludwigshafen-Basel R.B.	259 km	5,56	2,78	Die übrigen Sätze unverändert.
„ Straßburg	131 „	3,12	1,56	

Die Sätze für Ludwigshafen tr. Wasserweg im Verkehr mit lothringischen Stationen — also für Perpendikularlinien zum Rhein — erhalten folgende Ermäßigungen der Normalsätze:

Eilgut	Stückgut	Sp.T. für best. Stückgüter	A_1	B	A_2	I	II	II	A.T. Nr. 3 u. 26	Übrige A.T. f. Wagenlad. Güter
Mk. pro 100 kg										
0,20	0,10	0,10	0,10	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,035	0,06

Es sind dies die gleichen Ermäßigungen wie im Tarif vom Jahre 1892.

Ausnahmetarif Nr. 3 (Rohstofftarif). Alle Beschränkungen hinsichtlich der Geltungsgebiete und der Artikel des zugehörigen Verzeichnisses entfallen.

Auch über den südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr mögen einige wenige Frachtangaben gemacht werden.

Taxen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen:

der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, sowie der Prinz-Heinrich-Bahn,

der kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und der Main-Neckarbahn,

der pfälzischen Eisenbahnen,

der hessischen Ludwigsbahn,

der kgl. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) einerseits und Stationen der schweizerischen Centralbahn, der Emmenthalbahn, der Jura-Bern-Luzernbahn und der westschweizerischen Bahnen, sowie der Simplonbahn andererseits.

Tarif vom 1. März 1885. Die Frachtsätze sind in Schnitttabellen angegeben, d. h. in Zusammenstellungen, welche einerseits die Entfernungen und Frachtsätze z. B. von pfälzischen Stationen nach dem Schnittpunkt — dem Grenzübergangsort —, andererseits die gleichen Angaben für schweizerische Stationen nach dem Schnittpunkt enthalten. Gesamtfracht und -entfernung ergiebt sich durch Summierung der beiden Einzelangaben.

Auch hier möge ein Beispiel angegeben werden, welches einen Vergleich mit den früher betrachteten südwestdeutschen Verbandtarifen gestattet:

	Entfernung	Specialtarife					
		I		II		III	
		a	b	a	b	a	b
	km	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Von Ludwigshafen zum Schnittpunkt .	262	176	160	176	128	—	176
" Genf " " .	247	—	—	—	—	—	—
Zusammen	509	—	—	—	—	—	—

	Entfernung	Ausnahmetarife					
		Nr. 1 Holz	Nr. 5 Sp. 7 IIIb	Nr. 8 Eisen und Stahl a	Nr. 8 Eisen und Stahl b	Nr. 11 Petroleum	Nr. 12 Getreide
	km	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Von Ludwigshafen zum Schnittpunkt	262	112	86	144	112	133	118
„ Genf „ „	247	—	134	245	208	324	150
Zusammen	509	—	220	389	320	457	268

Die Sätze Ludwigshafen-Schnittpunkt (in cts. für 100 kg) entsprechen den Sätzen Ludwigshafen-Basel des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs. Die Anteile der deutschen Bahnen sind hier also in gleicher Höhe eingerechnet, wie im deutschen Tarifverband. Eine weitergehende Begünstigung des Transitverkehrs durch Deutschland, als sie sich früher schon zeigte, ist im direkten Verkehr mit der Schweiz nicht zugestanden.

Von den Abteilungen a und b der Tarifklassen gilt a für Sendungen mit direkten Frachtbriefen, Abteilung b für Sendungen, welche am Grenzorte mit neuem Frachtbriefe versehen werden.

Neben den deutschen Frachten fällt die Höhe der schweizerischen Sätze sehr auf, welche für die Frachteinheit nahezu auf das Doppelte sich stellen. Auch die sehr verschiedenartige Behandlung von Getreide (150 cts.) und Petroleum (324 cts.) in der Schweiz ist bemerkenswert.

An Stelle des Tarifs vom 1. März 1885 tritt mit Wirksamkeit vom 1. September 1892 ein neuer Tarif, aus dessen Inhalt auch einige charakteristische Frachtsätze angegeben werden sollen.

	Frachtsätze							
	Sp.T. 1 a	Sp.T. 1 b	Sp.-T. II a	Sp.-T. II b	Sp.T. III a	Sp.T. III b	A.T. 1 a	A.T. 1 b
Von Ludwigshafen zum Schnittpunkt	176	160	176	128	128	86	112	96

Bei den Ausnahmetarifen sind — was wegen der geringen Durchsichtigkeit der Tarifgebarung vom Standpunkte dieser Studie aus zu bedauern ist — keine Schnitttariftabellen mehr angegeben, sondern nur mehr die direkten Gesamtsätze zwischen deutschen und schweizerischen Stationen. Da die von den einzelnen beteiligten Bahnen in jene direkten Frachtsätze eingerechneten Frachtanteile in den Tarifen nicht veröffentlicht sind, so können die neuen Sätze zu Vergleichen mit früheren Angaben nicht dienen.

Ausnahmetarif Nr. 12 Getreide (nicht Mühlenfabrikate). Ludwigshafen-Genf 266 cts. gegen 288 cts. des vorher gültigen Tarifs.

Der neueste Tarif vom 1. Juli 1896 enthält u. a. folgende Frachtsätze in cts./100 kg.

	km	Eil-gut	Allgem. Stück-	Sp.T. für best. Stückg.	Wagen-lad. Klassen	Specialtarif I	II	III	A.T. 1
Von Ludwigshafen zum Schnittpunkt (d. i. Basel)	262	753	376	280	206	159	127	85	111

Vergleichen wir damit die gleichen im pfälzisch-elsässischen Verbandsverkehre gültigen Tarife:

Von Ludwigshafen nach Basel	Mk.	6,40	3,05	227	194	167	129	103	0,69	0,90
	frs.	7,60	3,80	284	243	209	160	129	86	112

Wie ersichtlich, rechnen die deutschen Bahnen im Verbandsverkehr mit der Schweiz die gleichen Sätze ein, wie im inländischen Verbandsverkehr. Eine Begünstigung des ausländischen Transitverkehrs findet also nicht statt, soweit nicht Ausnahmetarife Platz greifen. Für die nach Ausnahmetarifen transportierten Güter (ausschließlich Holz) ist seit 1892 eine Feststellung nicht möglich.

Verkehrspolitische Beziehungen der Oberrheinhäfen zu einander.

Außer den Angaben auf S. 409 ff. mögen hierüber noch einige Mitteilungen folgen.

Besonders erwähnenswert sind die direkten, auf gleichmäßigen Grundlagen beruhenden Tarife für den Verkehr zwischen den oberrheinischen Städten Mainz, Kastel, Gustavsburg, Frankfurt a. M.[1], Ludwigshafen, Mannheim und Stationen der schweizerischen Bahnen. Eine gleichmäßige Tarifierung war noch zu Beginn der achtziger Jahre nicht vorhanden. So klagen die Handelsinterressenten der Stadt Frankfurt im Jahre 1882[2] über

[1] S. auch Dufourny, Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifarischen Bedeutung. Übersetzt von Dr. J. Landgraf.

[2] Bericht der Handelskammer Frankfurt für das Jahr 1882. — Vgl. auch Abschnitt II S. 339 ff.

den schweren Schaden, der Frankfurt gegenüber Mainz, Gustavsburg, Mannheim, Ludwigshafen dadurch erwachse, daß diese Städte im Verkehr von Ungarn über Wien für Getreide, Malz, Mühlenfabrikate rc. sehr große Refaktien genießen, an denen Frankfurt keinen Anteil habe. So koste z. B. der Waggon (10 t) Getreide

von Szolnok nach Frankfurt 547 M. minus 1,70 Mk. Refaktien = 545,30 Mk.
" " " Mannheim 567 " " 38 " " = 529,00 "

Ähnlich sei es im Versand vom Oberrhein nach Vorarlberg und der Schweiz, wo Frankfurt von den Ausnahmetarifen der Rheinhäfen ausgeschlossen sei.

In dem Jahresbericht der Handelskammer Frankfurt für das Jahr 1884 ist Klage darüber geführt, daß durch den Bayerischen-Mannheim-Ludwigshafener Tarif die Frachten Mannheim-Südbayern zum Schaden Frankfurts billiger gestellt seien als die Frankfurter Sätze z. B.

	km	Eil-gut	Stück-gut	A_1	B	A_2	I	II	III
		Mk. pro 100 kg							
Frankfurt-Augsburg . .	358	7,87	3,99	2,63	2,18	2,07	1,74	1,35	1,09
Mannheim-Augsburg .	310	7,48	3,74	2,42	1,98	1,88	1,57	1,28	1,01

Außerdem hätten Mainz, Gustavsburg und Kastel für Schwerspat, Roheisen, Cement, Erze, Mannheim für Petroleum, Spiritus, Schwefel, Bretter besonders billige Ausnahmetarife, welche Frankfurt nicht besitze.

Ferner kosteten 10 000 kg Holz von Brannenburg nach Hanau 154 Mk., nach Offenbach 158 Mk., nach Frankfurt 159 Mk., nach Mainz 152 Mk., nach Kastel 154 Mk., nach Mannheim gebe es noch günstigere Preise.

Die bayrische und hessische Bahnverwaltung gewährten auf Ansuchen für Frankfurt die Sätze von Kastel. Frankfurt ist damit indessen noch nicht zufrieden und will billigere Sätze als Kastel, weil es 22 km näher z. B. an Augsburg liegt[1].

Getreidefrachten von Österreich. Die Bemühungen, für Frankfurt dieselben Refaktien zu erhalten, wie die Rheinhäfen, werden 1884 fortgesetzt und bewirken, daß im süddeutschen Getreidetarif vom 1. November 1884 alle Refaktien abgeschafft werden.

[1] Dieser Grundsatz müßte die Handelskammer logischer Weise zum Schlusse führen, daß Mannheim mit Recht billigere Sätze, z. B. nach Augsburg hat, weil es dieser Stadt um 48 km näher liegt (s. die Tabelle oben). D. Verf.

Frankfurt hofft durch die Mainkanalisierung Rohstoffe billiger beziehen und Fabrikate billiger versenden zu können, die Spesen für Lagerung und Spedition zu vermindern und dadurch den Transit in Getreide ebenso billig zu vermitteln wie Mannheim und Mainz. Neben der eigenen Konsumtion und Produktion wird dann auch der auf dem Wasser ankommende und abgehende Transitverkehr erhöhte Bedeutung gewinnen und damit jenes Motiv eintreten, welches nach Aussage der Bahndirektion allein für die Tarifvergünstigungen der Rheinhäfen bestimmend war.

Die Handelskammer Frankfurt wünscht Reexpeditionstarife für den Verkehr von Italien und der Schweiz nach Norddeutschland, von Österreich nach Belgien, ähnlich wie sie Mannheim für den Verkehr von Belgien und Niederland nach Österreich und der Schweiz besitzt. — Im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehr koste ein Doppelwaggon Getreide von Antwerpen nach Frankfurt 176 Mk., von Antwerpen nach Mannheim im Reexpeditionstarif nur 110 Mk.[1]

Aus dem Handelskammerbericht Frankfurt für 1885 ist für die vorliegende Frage folgendes von Bedeutung:

Mannheim, Ludwigshafen und Gustavsburg haben für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mehl, Mühlenfabrikate und Ölsaten in Wagenladungen aus Österreich folgende Ausnahmetarife (gültig bis 20. Juli 1886).

ab Wien	216 Mk.	wenn von einem Versender 1000 t nach den 3 genannten Plätzen garantiert werden und wenn die Sendungen nach Gustavsburg über Passau-Aschaffenburg, die nach Mannheim-Ludwigshafen über Passau-Würzburg gehen.[2]
„ Ebenfurt	223 „	

Demgegenüber beträgt der ordentliche Tarif für Getreide:

ab Wien	nach Gustavsburg 342 Mk.,	nach Mannheim 342 Mk.,	nach Frankfurt 328 Mk.
„ Ebenfurt	„ „ 350 „	„ „ 350 „	„ „ 336 „

Jene Ausnahmetarife gelten aber nur für den Wasserumschlagsverkehr, nicht für den Lokalverkehr. Frankfurt erhebt nach der Mainkanalisierung auch Anspruch darauf und hofft denselben durchzusetzen.

Ausnahmetarife mit Bayern. Nach der Gleichstellung der Tarife für Frankfurt mit denen von Kastel nahm die Handelskammer eine Prüfung der Ausnahmetarife im bayerischen Verkehr vor und fand, daß eine Anzahl dieser Tarife nur für Mainz, Mannheim bestand, nicht aber

---

[1] Bericht der Handelskammer Frankfurt für 1884.

[2] Rank a. a. O. S. 115 sagt: Eine Mindestmenge als Voraussetzung für Frachtermäßigungen bildet manchmal thatsächlich die Begünstigung für einen Einzelnen.

für Frankfurt (z. B. für Spath, Roheisen, Cement, Brennholz, Torf, Erde, Roherze, Petroleum, Spiritus, Palm- und Kokosöl sowie Holzwaren). Auf Bemühungen der Handelskammer, diese Ausnahmstarife, die nicht nur dem Umschlags-, sondern auch dem Lokoverkehr dienen, auch für Frankfurt zu erlangen, erwidert die Eisenbahndirektion Frankfurt, sie habe die Absicht, die Stellung der Stadt Frankfurt gegenüber ihren Konkurrenzstationen betreffs der tarifarischen Behandlung, generell, nicht von Fall zu Fall mit den beteiligten Bahnverwaltungen zu regeln.

Im Bericht für 1886 sagt die Handelskammer Frankfurt, die Konkurrenz zwischen den verschiedenen deutschen und österreichischen Eisenbahnen untereinander und mit den Wasserstraßen habe dazu geführt, daß jenen Rheinumschlagplätzen, welche den größten Verkehr zwischen Wasser und Bahn vermitteln, verbilligte Ausnahmstarife eingeräumt werden, die die Plätze ohne Umschlagverkehr nicht besitzen.

In Folge der Mainkanalisierung bis Frankfurt wurde diese Stadt unter Anwendung jenes Grundsatzes 1886 tarifarisch gleichgestellt mit Mainz, Mannheim[1] ꝛc.

In diese Tarife für den direkten Verkehr der Oberrheinhäfen mit der Schweiz mögen die nachstehenden Notizen und kurze Angaben bei den einzelnen Güterklassen einigen Einblick gewähren. Die Sätze sind nicht für Frankfurt, sondern für Ludwigshafen gegeben, um einen Vergleich mit früheren Zahlen dieser Schrift zu ermöglichen. Die Vergleichsmöglichkeit ist jedoch dadurch sehr beschränkt, daß nur die Gesamtfrachten, keine Schnittsätze bis zum Grenzübergangsort veröffentlicht sind, so daß die von den deutschen Bahnen eingerechneten Frachtanteile sich der Beurteilung entziehen. Bemerkt sei indessen, daß die unten besprochenen Tarife aller Oberrheinhäfen für den Verkehr nach der Schweiz seit 1886/87 auf einheitlicher Grundlage und zwar für die deutschen Strecken nach den Sätzen des südwestdeutschen Eisenbahnverkehrs berechnet sind.

Frachtnotizen aus dem Südwestdeutsch-Schweizerischen Güterverkehr.

Hefte II G (u. III G)

enthaltend die Taxen für den direkten Güterverkehr zwischen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Mainz, Ludwigshafen, Mannheim u. a. einerseits und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen und der schweizerischen Nordostbahnen andererseits.

---

[1] S. Dufourny a. a. O. S. 69. Straßburg und Frankfurt in Opposition gegen Mannheim.

Heft II G. Gültig vom 1. August 1887.

Aus der großen Zahl der Angaben für die Normal- und Ausnahmetarife können nur einige wenige Sätze herausgegriffen werden, welche einen Vergleich mit anderen Angaben, die früher im badisch-pfälzischen, oder im pfälzisch-elsässischen Verkehr gemacht wurden, ermöglichen so z. B. der A.T. Nr. 11 für Petroleum und Naphta, der A.T. Nr. 12 für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate.

Die Tarifkilometer betragen:

Ludwigshafen (Mannheim)-Basel (B.B. u. Schw.C.B.)	262	km
„ „ -Singen	287	„
„ „ -Waldshut	318	„
„ „ -Konstanz	317	„

Ferner:

Von nach	Basel	Waldshut	Singen	Konstanz
St. Gallen	(167) 167	(110) 106	(94) 95	(51) 53
Chur	(208) 209	(163) 164	(169) 168	(126) 126

Anm.: ( ) effektive Kilometer im Gegensatz zu den Tarifkilometern.

Verkehr mit den Vereinigten Schweizerbahnen.

Normalsätze:

Von Ludwigshafen	Sp.T. I		Sp.T. II		Sp.T. III	
nach:	a	b	a	b	a	b
Chur	355	315	337	259	261	171
St. Gallen	274	246	268	201	203	134

a) Allgemeiner Tarif.
b) Tarif für Bau- und Nutzholz.

Ausnahmetarif Nr. 11. Petroleum.

Ludwigshafen (Mannheim)-Chur	323 cts.
„ „ -St. Gallen	225 „

Ausnahmetarif Nr. 12. Getreide.

Ludwigshafen (Mannheim)-Chur	244 cts.
„ „ -St. Gallen	194 „

Nachtrag III zu dem Tarifheft von 1887 bestimmt mit Gültigkeit ab 15. Dezember 1888, daß bei A.T. Nr. 12 Mühlenfabrikate gestrichen werden.

8 Nachträge, darunter zu erwähnen:

Nachtrag VI vom 1. Dezember 1891 enthält die Sätze des A.T. Nr. 23 für bestimmte Stückgüter.

Außerdem bringt derselbe teilweise erhebliche Ermäßigungen bei A.T. Nr. 11 für Petroleum, nämlich:

		früher
Ludwigshafen (Mannheim)-Chur	274 cts.	323
„ „ -St. Gallen	226 „	225

Verkehr mit der schweizerischen Nordostbahn.

Tarifkilometer: Nach	Basel	Waldshut	Singen	Konstanz
Von Romanshorn	(166) 166	(109) 105	(63) 62	(20) 20
„ Rorschach	(180) 180	(123) 119	(77) 76	(34) 34

Normalsätze.

Von Ludwigshafen	Sp.T. I		Sp.T. II		Sp.T. III	
nach:	a	b	a	b	a	b
Romanshorn	235	212	233	171	172	115
Rorschach	253	228	249	185	187	125

a) Allgemeiner Tarif.
b) Tarif für Bau- und Nutzholz.

Sonstige Frachtsätze:

A.T. Nr. 11.	Petroleum.	Ludwigshafen (Mannheim)-Romanshorn	193	cts.
		„ -Rorschach	193	„
A.T. Nr. 12.	Getreide	„ „ „	160	„
			176	„

10 Nachträge, darunter zu erwähnen:

Nachtrag V vom 1. November 1890 bringt unwesentliche Änderungen der Frachtsätze für Rorschach.

Nachtrag VI vom 1. Dezember 1891 bringt den A.T. Nr. 23 für bestimmte Stückgüter.

Aus den Instradierungstabellen zum Tarifheft II G möge noch ein kurzer Auszug Platz finden, um eine Andeutung von der Art der Wegeleitung bei derartigen Tarifverbänden zu geben.

Es wird instradiert im Verkehr von

Ludwigshafen nach Romanshorn-Rorschach das ganze Jahr über Maxau-Konstanz
Mannheim „ „ „ „ „ „ Konstanz.

Ludwigshafen-Winterthur: In den geraden Monaten über Lauterburg-Hüningen-Waldshut.
„ „ In den ungeraden Monaten über Maxau-Singen.

Kastel nach Gruppe 2 (Dietikon ꝛc. ꝛc.):

Im Januar-Mai-September über Rüdesheim-Münster a./St.-Weißenburg-Basel.
Im März-Juli-November über Rüdesheim-Bingen-Grünstadt-Weißenburg-Basel.
In den anderen 6 Monaten über Friedrichsfeld-Waldshut.

Unter Aufhebung der vorbeschriebenen Tarife erscheint das Tarifheft II G vom 1. August 1895.

Frachtsätze. (cts. pro 100 kg.)

Normaltarife.

Von Ludwigshafen nach:	Sp.T. I a	Sp.T. I b	Sp.T. II a	Sp.T. II b	Sp.T. III a	Sp.T. III b	Holz A.T.
Romanshorn	228	206	226	166	167	112	141
Rorschach	246	222	242	180	182	122	151
Chur	347	308	330	252	256	168	197
St. Gallen	267	240	261	196	198	131	160

Ausnahmetarif Nr. 11. Petroleum.

Von	Nach	Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen
Ludwigshafen		194	194	278	226 cts.

Ausnahmetarif Nr. 12. Getreide (gilt nur nach der Schweiz).

Von	Nach	Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen
Ludwigshafen		157	173	241	191 cts.

Wie ein Vergleich mit dem Tarif von 1887 zeigt, bringt das neue Tarifheft sowohl bei Normal- als auch bei Ausnahmetarifen Ermäßigungen, die allerdings nicht bedeutend sind.

Da die Normaltarife im südwestdeutschen Verbandsverkehr zur gleichen Zeit nicht die gleiche Ermäßigung aufweisen, so scheint die hier gebotene Frachtverbilligung auf einer Herabsetzung der sehr hohen schweizerischen Sätze zu beruhen.

Auffallend bei den Ausnahmstarifen ist es, daß z. B. bei Petroleum die Sätze für Romanshorn und Rorschach gleich sind, während sie bei Getreide sehr erheblich von einander abweichen.

Unter Aufhebung des Tarifheftes von 1895 tritt mit 1. Januar 1899 ein neues Heft II G in Kraft.

Frachtsätze.

Normalfrachtsätze.

Von Ludwigshafen (Mannheim) nach:	Sp.T. I a	Sp.T. I b	Sp.T. II a	Sp.T. II b	Sp.T. III a	Sp.T. III b	Holz A.T. 1
Romanshorn	228	207	226	166	167	112	143
Rorschach	246	223	242	180	182	122	153
Chur	348	310	330	254	256	168	199
St. Gallen	267	241	261	196	198	131	162

Es sind nur unerhebliche Änderungen eingetreten.

Ausnahmetarif Nr. 11. Petroleum und Naphta.

Von Ludwigshafen (Mannheim) nach:	Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen
	169	192	283	215 cts.

Ausnahmetarif Nr. 12. Getreide. Bedingungen wie früher.

Von Ludwigshafen (Mannheim) nach:	I.[1]	II.	III.	IV. Abteilung
Romanshorn	128	157	128	128
Rorschach	144	173	144	144
Chur	212	241	212	231
St. Gallen	162	191	162	162

A.T. Nr. 11 zeigt einige neuerliche Ermäßigungen; A.-T. Nr. 12 ist ohne Änderung in den neuen Tarif übergegangen.

Zweites Kapitel.

Steinkohlenverkehr und Steinkohlenfrachten.

Vor der Besprechung der verkehrs- und tarifpolitischen Vorgänge dürfte es zweckmäßig sein, in einigen statistischen Zusammenstellungen eine Übersicht über die Kohlenproduktion Deutschlands, über einen Teil der deutschen Kohlenausfuhr, über Kohlenpreise, über den Wettbewerb auswärtiger Kohle in Deutschland und im Ausland, endlich über Kohlen-Schiffsfrachten und deren Einfluß auf die Preisbildung zu geben.

Die Kenntnisnahme dieser Zahlenreihen und insbesondere zeitweise Rückblicke auf dieselben bei der Lektüre der tarifpolitischen Maßnahmen werden die Einsicht in die zu untersuchenden Vorgänge wesentlich vertiefen, sie werden außerdem auch Gelegenheit bieten, die Ergebnisse und Wirkungen der Tarifpolitik, wenigstens teilweise, zu verfolgen, eine Feststellung. welche aus Raummangel im Text nur in sehr beschränktem Maße vorgenommen werden kann.

Zur Entwicklung des Kohlenbergbaues in Deutschland.[2]

		1864	1874	1884	1894
Steinkohlen:	Deutsche Gesamtförderung	19 000 000 t	36 000 000 t	57 000 000 t	77 000 000 t
	Wert 1 Tonne	5,18 Mk.	10,78 Mk.	5,22 Mk.	6,68 Mk.
Braunkohlen[3]:	Deutsche Gesamtförderung	6 200 000 t	10 700 000 t	14 900 000 t	22 000 000 t
	Wert 1 Tonne	2,83 Mk.	3,65 Mk.	2,66 Mk.	2,41 Mk.
Ruhrkohlen:	Gesamtförderung	8 000 000 t	15 300 000 t	28 300 000 t	40 700 000 t
	Wert 1 Tonne	4,51 Mk.	10,99 Mk.	4,72 Mk.	6,36 Mk.
Oberschles. Steinkohlen:	Gesamtförderung	3 900 000 t	8 300 000 t	12 300 000 t	17 200 000 t
	Wert 1 Tonne	3,58 Mk.	7,41 Mk.	3,97 Mk.	5,45 Mk.
Niederschles. Steinkohlen:	Gesamtförderung	1 100 000 t	2 400 000 t	3 000 000 t	3 700 000 t
	Wert 1 Tonne	5,56 Mk.	10,21 Mk.	6,20 Mk.	7,06 Mk.

[1] Hinsichtlich der Abteilungen I—IV. s. das Kapitel über Getreide.

[2] Nach Sympher, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbekanals. Bd. II, Anlage 18.

[3] Über die Heizwerte von Stein- und Braunkohle s. S. 442, Anm. 1.

Durchschnittliche Großhandelspreise für Steinkohlen
(in Mk. pro 1000 kg).

Jahr	Deutsche Steinkohle		Englische Steinkohle[1] frei Hamburg ab Bord	Mittlere Wasserfrachten[3] Ruhrort-Frankfurt in	
	Preis Essen ab Werk Flammkohle[1] Mk.	Frankfurter Preise[2] Mk.	Mk.	Mk. pro t	Pf. pro tkm
1879	5,00	9,48 (4,48)[4]	15,70	—	—
1880	7,40	10,58 (3,18)	16,20	4,25	1,33
1881	5,80	10,32 (4,52)	16,10	4,38	1,37
1882	6,10	9,96 (3,86)	14,00	4,73	1,48
1883	6,20	9,91 (3,71)	14,00	2,88	0,90
1884	6,10	10,42 (4,32)	13,50	3,30	1,03
1885	5,90	10,14 (4,24)	13,30	2,88	0,90
1886	5,90	10,00 (4,10)	12,90	2,88	0,90
1887	5,70	9,86 (4,16)	12,70	3,64	1,14
1888	6,30	9,84 (3,54)	13,10	3,52	1,10
1889	9,30	12,19 (2,89)	15,80	2,75	0,86
1890	12,40	15,06 (2,66)	18,30	2,72	0,85
1891	11,00	13,99 (2,99)	17,10	2,85	0,89
1892	9,80	12,63 (2,83)	15,10	2,75	0,86
1893	7,60	11,94 (3,34)	15,20	2,14	0,67
1894	8,70	11,16 (2,46)	15,10	2,94	0,92
1895	8,10	11,10 (3,00)	13,40	2,18	0,68
1896	8,00	11,14 (3,14)	12,70	2,56	0,80
1897	8,60	11,54 (2,94)	13,10	2,14	0,67
1898	8,80	12,11 (3,31)	14,60	2,30	0,72

[1] Nach den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reiches. 1899. I. „Zur Statistik der Preise".

[2] Nach den Jahresberichten der Handelskammer Frankfurt a. M.

[3] Berechnet nach Angaben der Handelskammerberichte Mannheim.

[4] Die eingeklammerten Zahlen stellen die Preisunterschiede von Frankfurt und Essen dar. Man vergleiche hiermit die Wasserfrachten.

Steinkohleneinfuhr in die Schweiz[1].

Jahr	Gesamte Steinkohleneinfuhr in die Schweiz t	Hiervon kommen aus bezw. über[2] Deutschland t	Österreich-Ungarn t	Italien t	Frankreich t	
1880	603 302	501 890	3752	6070	87 990	brutto
1881	558 538	471 111	6021	4271	77 135	brutto
1882	619 142	525 668	6071	2981	84 422	brutto
1883	689 609	590 323	7143	4137	88 004	brutto
1884	702 479	606 325	4866	2169	89 118	brutto
1885	695 140	607 857	3787	2712	62 384	netto
1886	693 573	599 056	5209	1973	58 642	netto
1887	744 348	636 950	967	2411	72 973	netto
1888	759 851	642 040	106	2836	73 443	netto
1889	842 413	676 655	439	2274	101 955	netto
1890	928 039	700 466	620	3310	147 788	netto
1891	976 419	743 320	1006	3612	146 402	netto
1892	921 805	718 061	6399	—	119 035	netto
1893	934 702	707 061	6052	—	122 159	netto
1894	988 942	745 137	5677	—	137 792	netto
1895	1 080 576	792 379	7081	—	159 563	netto
1896	1 157 435	861 543	7972	—	163 885	netto
1897	1 218 047	911 203	7606	—	165 923	netto
1898	1 301 153	1 013 549	6839	—	162 689	netto

[1] Nach Mitteilungen der schweizerischen Oberzolldirektion, Abteilung für Handelsstatistik, in Bern.

[2] Für die Jahre 1880—1884 beziehen sich die Zahlen auf das Land der unmittelbaren Zufuhr. Von 1885—1891 gilt das Land des letzten Umsatzes als Herkunftsland. Seit 1892 wird das ursprüngliche Erzeugungsland ermittelt. Die früheren und späteren Ziffern sind also nicht durchweg vergleichbar.

Zur Entwicklung des Steinkohlenverkehrs in Südwestdeutschland.

Jahr	Steinkohlenverkehr in Tonnen							
	der badischen Eisenbahnen[1]	der Stadt Mannheim[2]		der Stadt Ludwigshafen[4]		v. Straßburg[3]	der Stadt Frankfurt a. M.[2]	
	(Im Ganzen)	auf der Bahn (Im Ganzen)	zu Wasser (Anfuhr zu Berg)	auf der Bahn (Im Ganzen)	zu Wasser (Anfuhr zu Berg)	zu Wasser (Anfuhr auf Rhein und Kanälen)	auf der Bahn (Anfuhr)	zu Wasser (Zufuhr zu Berg)
1870	—	—	196 680	—	—	—	—	—
1875	—	267 624	271 110	—	—	—	—	—
1882	—	—	429 632	—	—	—	206 670	2 020
1883	1 006 539	363 222	514 288	—	138 082	—	209 704	2 750
1884	1 017 333	367 427	478 420	124 186	143 393	—	188 254	3 200
1885	1 195 307	396 805	607 305	130 026	190 016	—	276 464	1 740
1886	1 094 647	404 829	590 822	117 368	243 912	—	280 569	9 402
1887	1 219 183	488 654	645 779	126 452	171 108	—	151 263	151 949
1888	1 473 683	617 943	891 701	95 532	199 870	—	169 225	259 555
1889	1 616 254	741 200	981 482	97 767	227 935	—	216 670	290 426
1890	1 730 382	824 732	1 104 422	97 045	257 520	—	212 415	311 950
1891	1 826 594	845 869	1 099 227	110 075	280 380	—	237 327	266 440
1892	1 910 983	917 855	1 222 207	89 172	275 713	11 093	223 357	345 590
1893	2 028 821	1 042 230	1 277 293	93 629	333 258	39 872	208 915	335 975
1894	2 149 469	1 090 862	1 574 945	77 603	266 484	93 023	231 564	400 487
1895	—	1 012 773	1 274 004	105 538	241 156	163 436	274 930	337 723
1896	2 375 041	1 178 127	1 664 047	135 506	344 458	293 576	261 822	503 220
1897	2 436 346	1 167 353	1 496 421	144 443	332 323	285 650	245 407	417 270
1898	2 694 420	1 275 955	1 671 753	170 153	379 058	288 690	296 719	497 840

[1] Nach den Jahresberichten der badischen Eisenbahnverwaltung. Der Gesamtverkehr der pfälzischen Bahnen ist nicht angegeben, weil hier u. a. das Verhältnis von Bahn und Rheinschiffahrt dargestellt werden soll. Bei der Pfalzbahn würde dieses Bild aber durch den starken Verkehr in Saarkohlen getrübt werden.

[2] Nach den Jahresberichten der Handelskammern Mannheim, Frankfurt, und nach der Statistik des Deutschen Reiches.

[3] Nach den Jahresberichten der Handelskammer Straßburg.

[4] Nach Mitteilung der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.

Zur Entwicklung des Steinkohlenverkehrs in Südwestdeutschland. (Fortsetzung.)

Jahr	Badens Steinkohlenversand[1] mit der Bahn nach						Badens Steinkohlenbezug mit der Bahn von			
	Schweiz	Italien	Elsaß-Lothringen	Baden[2]	Württemberg	Bayern[3]	Ruhrgebiet	Saargebiet	Belgien	Böhmen
1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	15 064	780	1 152	272 967	55 832	1 927	50 441	327 755	110	0
1884	15 303	10	1 167	270 142	57 633	1 860	52 960	341 163	365	10
1885	17 077	40	780	304 597	53 952	1 519	64 514	360 062	460	265
1886	17 700	10	2 976	314 259	60 077	2 311	51 283	335 921	632	0
1887	26 971	110	4 156	328 718	96 525	6 936	62 744	340 093	6 280	0
1888	26 931	190	3 492	436 882	112 116	15 866	66 961	362 203	15 562	0
1889	34 140	250	4 200	447 016	194 755	22 609	47 497	348 724	30 736	225
1890	49 474	262	15 485	496 114	191 657	25 669	46 027	355 601	23 533	1539
1891	73 465	50	10 060	490 198	188 339	20 912	88 162	395 333	43 070	780
1892	66 674	0	10 163	545 568	236 934	29 347	32 763	370 911	23 963	260
1893	85 778	70	20 817	578 998	284 245	37 275	52 015	330 103	33 890	463
1894	91 351	40	15 010	623 107	277 976	35 857	42 666	384 574	31 830	315
1895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1896	96 711	110	21 668	678 816	294 665	52 665	27 866	470 053	34 736	102
1897	75 829	50	17 724	669 157	329 714	49 840	40 740	489 312	28 656	41
1898	109 621	1350	56 628	762 462	310 110	48 855	62 447	517 562	28 293	338

[1] Nach den Jahresberichten der badischen Eisenbahnverwaltung. Badens Steinkohlenversand in das Ausland ist nahezu identisch mit dem Mannheimer Versand dorthin.

[2] D. h. Versand im inneren badischen Verkehr.

[3] Näheres über die Versorgung Bayerns mit Steinkohlen aus den verschiedenen Produktionsgebieten s. in der Denkschrift über die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg bei Weiterführung der Mainkanalisierung, herausgegeben vom Handels-Gremium Aschaffenburg, bearbeitet von E. Heubach.

Zur Versorgung der Schweiz und Italiens mit Steinkohlen.

Jahr	Deutschlands Ausfuhr[1] nach der Schweiz t	Deutschlands Ausfuhr[1] nach Italien t	Englands[2] Ausfuhr an britischen Kohlen nach Italien t	Deutsche Gesamtproduktion t
1882	516 315	17 810	1 729 000	52 118 600
1883	554 760	49 390	2 080 100	55 943 000
1884	573 460	68 520	2 197 600	57 233 900
1885	600 510	59 210	2 510 000	58 320 400
1886	585 000	42 320	2 662 400	58 056 600
1887	629 140	53 150	3 031 300	60 334 000
1888	610 480	70 870	3 287 700	65 386 100
1889	616 390	127 650	3 359 000	67 342 200
1890	622 690	85 880	3 642 900	70 237 800
1891	660 690	62 080	3 340 400	73 715 700
1892	632 430	45 280	3 561 000	71 372 200
1893	646 600	46 440	3 586 700	73 852 300
1894	691 330	48 700	4 431 900	76 741 100
1895	749 840	21 530	4 138 600	79 169 300
1896	838 290	16 410	3 996 800	85 690 200
1897	875 850	17 630	4 628 900	91 055 000
1898	998 860	98 380	4 463 900	96 309 700

A.T. Nr. 26 zum B.G.T. des S.W.D.E.V. (Verkehr zwischen den badischen und pfälzischen Bahnen). Vom 1. III. 1887 für Steinkohlen und Kokes.

Für die Beförderung von Saarkohlen nach badischen Stationen besteht ein besonderer A. T. (Kohlentarif Nr. 5), der für die Beziehungen zwischen Bahnen und Rheinschiffahrt nicht von Einfluß ist.

Im übrigen gelten folgende Bestimmungen:

1. Zwischen Mannheim und pfälzischen Stationen:
   a) für Ladungen von 10 000 kg die Sätze des Sp.T. II, gekürzt um 0,01 Mk. pro 100 kg.
   b) für Ladungen von 5000 kg die Sätze des Sp.T. II;
2. Zwischen Ludwigshafen a. Rh. und
   a) einigen badischen Stationen, darunter Waghäusel 0,15 Mk. pro 100 kg (Sp.T. III | 0,21 Mk.)
   b) den übrigen badischen Stationen Sp.T. III.

Die badischen Bahnen fahren also die von Ludwigshafen kommende

[1] Nach der deutschen Statistik.
[2] Nach der englischen Statistik. Die englische Tonne = 1016 kg.

Kohle billiger als die pfälzischen Bahnen die von Mannheim in die Pfalz gehenden Kohlen.

A.T. Nr. 26 für Steinkohlen des B.G.T. für den badisch-pfälzischen Verkehr im S.W.D.E.B. vom 1. II. 1896 setzt fest, daß für den Verkehr von den pfälzischen Rheinhäfen Ludwigshafen, Speyer und Maximiliansau einerseits nach badischen Stationen die Sätze des Sp.T. III, von den übrigen pfälzischen nach badischen Stationen Sp.T. II und von Mannheim nach pfälzischen Stationen die Sätze des A.T. Nr. 26 gelten, welche um 3—5 Mk. pro 10 t höher sind als Sp.T. III.

Dadurch, daß die von pfälzischen Rheinhäfen kommende Kohle in Baden billiger gefahren wird, als in der Pfalz die von Mannheim verschickte Kohle, wird dem Kohlenhandel der Pfalz eine Begünstigung zugestanden, welche gleichzeitig dem finanziellen Interesse der Pfalzbahn dient, da diese für Mannheimer Kohlensendungen in die Pfalz höhere Frachten erhält. Besonders auffallend sind für die gleichen Entfernungen von 45 km die Sätze

Mannheim-Grünstadt 0,24 Mk
Ludwigshafen-Waghäusel 0,15 Mk.

Diese Bestimmungen bestanden schon seit 1. Juli 1890.

Im Tarif von 1896 tritt die Bestimmung hinzu, daß im Verkehr von anderen pfälzischen Städten, als den drei vorgenannten Rheinhäfen, nach Baden die Sätze des Sp.T. II Anwendung finden. Diese Maßregel dürfte teilweise vielleicht auch den Saarkohlenversand nach Baden treffen. Für Baden ist es vom Standpunkte des Fiskus vorteilhafter, wenn die Kohlenversorgung dieses Landes durch den Handel Mannheims oder anderer badischer Rheinhäfen vermittelt wird. Diese gravitieren aber weitaus mehr nach dem Ruhr-, als nach dem Saargebiet[1]. Es liegt also im Interesse Badens, die Zufuhr von Ruhrkohle mehr zu fördern als die der Saarkohle. Allerdings hat dies auch seine Bedenken, seitdem für das Ruhrrevier ein Kohlensyndikat besteht. Denn durch differentielle Begünstigungen der Ruhrkohle würde jenes Syndikat ein gewisses Monopol erlangen. Daß übrigens der Bezug Badens an Saarkohle durchaus nicht unerheblich ist, zeigen die statistischen Angaben[2].

[1] Der Handelskammerbericht Mannheim für 1895 sagt (S. 56), daß bei dem minimalen Nutzen, den der Handel mit Saarkohlen läßt, der Mannheimer Großhandel dieses Produkt andauernd vernachlässigt.

Anm. d. Verf.: Bei der Ruhrkohle liegt die Chance größeren Gewinnes in der Möglichkeit, günstige Wasserfrachtkonjunkturen auszunützen.

[2] S. Tabelle 430.

Nachtrag III zum letztgenannten Verbandstarif vom 1. April 1897 mit dem A.T. Nr. 26 für Steinkohlen, Braunkohlen, Briketts, Kokes, Asche, Torf, Torfkohle.

Von den Sätzen werden einige angeführt:

Mannheim-Grünstadt	0,17	Mk.
Ludwigshafen-Waghäusel	0,15	"
" -Basel (Bad. B.)	0,64	"
" -Konstanz	0,74	"
" -Singen loco	0,71	"
" -Singen trans.	0,68	"
" -Waldshut	0,76	"
" -Würzburg	0,50	"

Der A.T. Nr. 26 gilt außerdem noch für zahlreiche andere Verbindungen. Für Orte, bei welchen die Ausnahmssätze nicht vorgesehen sind, gilt der Sp.T. III. Außerdem bestehen noch besondere Kohlentarife, welche jedoch in den Tarifheften nicht vorgetragen sind.

Die Sätze des A.T. Nr. 26 sind gleichmäßig, ohne Rücksichtnahme auf verschiedene Entfernungen, um 5 Mk. niedriger als Sp.T. III.

Weiterhin tritt mit dem 1. Januar 1898 in Kraft der A.T. Nr. 44 für Steinkohlen deutscher Herkunft, welche zu Schiff in Ludwigshafen (Mannheim), Speyer, Maximiliansau ankommen und mit der Bahn weitergehen.

Die Sätze dieses Tarifs sind:

	Von Ludwigshafen	Von Speyer	Von Maximiliansau
Nach Basel	0,56 Mk.	0,55 Mk.	0,48 Mk.
" Konstanz	0,64 "	0,65 "	0,57 "
" Singen loco	0,62 "	0,60 "	0,52 "
" Singen trans.	0,59 "	— "	— "
" Waldshut	0,65 "	0,66 "	0,58 "
" Würzburg	0,46 "	0,45 "	0,50 "
" Kehl	0,39 "	0,35 "	— "

Dieser A.T. dankt seine Entstehung der Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennmaterialen (s. hierüber auch S. 360 ff. und 390 ff.). Die oberrheinischen Bahnen fürchteten, durch den erweiterten Rohstofftarif einen starken Entgang für die Rheinschiffahrt bezw. für ihre, durch die Rheinschiffahrt im Kohlenverkehr von den Rheinhäfen alimentierten Bahnlinien und erstellten, wie schon früher erwähnt, als Gegengewicht und als Ver-

teidigungsmaßregel gegenüber dem Rohstofftarif den A.T. Nr. 44 für den Kohlenumschlagsverkehr der oberrheinischen Häfen[1].

Die schon früher besprochene Wirkung der Knotenpunktkonkurrenz in Mannheim-Ludwigshafen (S. 415) tritt hier in Frachtsätzen ab Speyer beim Vergleich mit den Ludwigshafener Sätzen deutlich zu Tage.

Hier mag ein kurzer Überblick über interessante Momente in der Entwicklung des oberrheinischen Ruhrkohlenhandels gegen Süden Platz finden. Da dieser Handel einen Hauptsitz in Mannheim hat, so kann sich dieser Überblick der Hauptsache nach an die Berichte der Mannheimer Handelskammer anlehnen.

Große Hoffnungen knüpften sich in Mannheim, Frankfurt etc. an die Eröffnung der Gotthardbahn. Mannheim besonders, das bis jetzt der Vermittler der von Amerika, Indien etc. über Holland-Belgien nach Süd- und Südwestdeutschland gehenden Güter war, hoffte durch die Eröffnung der Gotthardbahn auch Knoten- und Verteilungspunkt am Übergang der Rheinwasserstraße in den neuen internationalen Schienenweg zu werden. Die Handelskreise der Stadt Mannheim betonten aber schon 1881, daß diese Entwicklung nur dann möglich sei, wenn vorteilhafte direkte Bahntarife für die neue Bahnlinie ab Mannheim erstellt werden. Man hielt es nicht für genügend, möglichst billige Bahntarife vom Ruhrgebiet durch die Schweiz nach Italien zu erstellen, sondern man forderte die Berechnung der Frachtsätze in der Weise, daß die Kombination aus Rheinfracht bis Mannheim und Bahnfracht Mannheim-Italien nicht nur nicht teuerer ist, als die direkte Bahnfracht vom Ruhrgebiet, sondern daß die Umschlagssätze der Bahn ab Mannheim nach Maßgabe der Entfernung ebenso berechnet werden, wie direkte Sätze vom Ruhrgebiete. Dadurch würde sich natürlich die Kombination Rhein- und Bahnfracht billiger stellen als die direkte Bahnfracht. Dies sei notwendig, so sagt der Handelskammerbericht von Mannheim für das Jahr 1881, einmal um die unentbehrliche Frachtdifferenz zu Gunsten der Verfrachtung auf dem Wasser zu gewinnen, dann aber auch, um die billigere Wasserstraße als entscheidenden Faktor für die neue Welthandelsstraße anerkannt zu sehen. Dies sei umso notwendiger, als der englische Wettbewerb in Italien die billige Seefracht mit seiner heimischen Bahnfracht kombiniert. Es komme also vor allem darauf an, daß die großherzoglich badischen Bahnen den Gedanken engsten Anschlusses an die Rheinschiffahrt zur That werden lassen, eine Politik, die ihnen zum höchsten Nutzen gereichen würde.

---

[1] Siehe hierüber die Eingabe des Vereins für Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen an den k. preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten vom Januar 1898.

Dann werde der Verkehr von Norddeutschland nach Turin, Mailand, Alessandria, Genua dem Weg über Mannheim sich zuwenden, während jener nach Verona, Venedig, Udine, Triest nach wie vor München und dem Brenner gehören würde.

Für den Export nach Italien käme vor allem in Betracht: Steinkohlen, Tabak Maschinen, Hopfen, Malz, chemische Produkte, künstlicher Dünger, Eisen- und Messingwaren.

Besonders viel versprach man sich für die Ausfuhr an Ruhrkohlen. Von dem italienischen Bedarf[1] deckten 1879:

Großbritannien	1 294 200 t
Österreich	87 646 t
Frankreich	139 609 t.

Die Schiffsfracht für englische Kohlen nach Genua stellte sich nach Angaben der Mannheimer Handelskammerberichte auf etwa 12—17 sh pro t[2]. Der Preis in Mailand betrug für Ia Steinkohlen 40—45 Frcs. Der Grubenpreis der englischen und deutschen Kohle ist nach Behauptung der Mannheimer Handelskammer ziemlich gleich. Die Ruhrkohle müßte also, um in Italien mit der englischen Kohle konkurrieren zu können, für höchstens 31—32 Frcs. pro t von der Zeche bis Mailand verfrachtet werden[3].

Mannheims Handel bittet nun die Generaldirektion der badischen Bahnen:

1. um alsbaldige Einrichtung eines mäßigen Transittarifes für die in Mannheim zu Wasser und Bahn ankommenden und via Gotthard weitergehenden Güter;
2. thunlichst vereinfachte Manipulation beim Grenz- und Transitzollverkehr durch die Schweiz.

Die Hoffnungen, welche man auf die Eröffnung der Gotthardbahn gesetzt hatte, waren im Jahre 1882 nicht verwirklicht worden. Einer-

---

[1] Vgl. auch die statistischen Tabellen S. 428 u. 431.

[2] Nach Rüegg a. a. O. (S. 441) nur 9—13 sh.

[3] Diese Rechnung der Handelskammer Mannheim ist nicht ganz zutreffend; denn die Differenz zwischen 40—45 fr. und 12—17 Schilling (15—21 fr.) ist nur 24—25 fr. und umfaßt den Grubenpreis, die englische Bahnvorfracht, die italienische Bahnfracht und den Zwischenhandelsgewinn. Bei obiger Rechnung wäre aber ein Handelsgewinn bei deutschen Kohlen nicht mehr möglich, selbst wenn die Fracht vom Ruhrgebiet nach Mailand nur etwa 250 fr. pro 10 t betragen würde.

seits sind die schweizerischen und italienischen Frachtsätze noch viel zu hoch. um einen bedeutenden Export von Deutschland über den Gotthard nach Italien zu ermöglichen, andererseits ist auch der wünschenswerte enge Anschluß der badischen Bahnen an die Rheinschiffahrt noch nicht erreicht, indem vor Allem noch billige Kohlenumschlagstarife fehlen.

Das Frachtverhältnis war früher folgendes:

Direkter Bahnversand	Zeche-Basel (Bahn) .	130,00 Mk.	Doppelwaggon
	Basel-Mailand (Bahn)	130,00 „	„
		260,00 Mk.	

Kombinierter Rhein- und Bahnversand über Mannheim	Ab Zeche bis Mannheim-Schiff einschl. der Wiederaufbereitungskosten . .	67,00 Mk.	also 7 Mk. zu Ungunsten von Mannheim
	Mannheim-Basel (Bahn) . . .	70,00 „	
	Basel-Mailand (Bahn)	130,00 „	
		267 Mk.	

Seit 1. Juni 1882 stellt sich das Verhältnis wie folgt:

Ab Zeche bis Mailand (Bahn)	305 fr. Doppelwaggon	
Ab Zeche bis Mannheim (Schiff) mit Wiederaufbereitungskosten	67 Mk.	= 83,75 fr.
Mannheim-Chiasso	. . . . 228,7 fr.	181,50 „
Chiasso-Mailand		47,20 „
		312,45 fr.

Die Handelskammer Mannheim bedauert diese Tarifpolitik auf das lebhafteste, durch welche die natürlichen Vorzüge der Rheinwasserstraße unnatürlich unterdrückt seien. Die auf der Luzerner Konferenz (18. bis 19. Oktober 1881) über den deutsch-italienischen Güterverkehr von der badischen Bahn verlangten Zugeständnisse für den Mannheimer Umschlagsverkehr (Reduktionen des ordentlichen Tarifs für regelmäßige Extrazüge) seien von den schweizer und italienischen Bahnen nicht zugestanden worden.

Nach den Übersichten der Weltwirtschaft „von Neumann-Spallart", 1880 S. 205 verteilt sich die Kohlenkonsum Englands in folgender Weise: 32,4 % auf die Eisenindustrie, 21,8 % andere Großindustrie, 16,4 % Haushaltungen, 6,5 % Gas- und Wasserwerke, 6,4 % Bergwerke 4,6 % Dampfschiffe und Eisenbahnen. Ähnlich, folgert die Handelskammer Mannheim, wird es auch in anderen Ländern sein, und deshalb wäre gerade Italien ein vorzügliches Absatzgebiet für die Ruhrkohle, weil dort die meiste Industrie in Ligurien und Toskana sich findet. Auch der Umstand empfiehlt die Ruhrkohle, daß nach Ländern, in denen der größte Wertanteil an den Steinkohlen durch die erwachsenen Frachten dargestellt wird, nur hoch-

wertige Kohle verfrachtet werden kann. Ein bedeutender Kohlenexport von Deutschland nach Italien könne sich bei der lebhaften Konkurrenz Englands aber erst dann entwickeln, wenn die natürlichen Vorzüge des Rheinweges voll ausgenützt und zu diesem Zwecke billige Reexpeditionstarife über Mannheim erstellt werden.

Auch für die nähere Umgebung Mannheims und deren Kohlenversorgung sei hier nicht genügend gesorgt[1], so daß der Vorteil des Rheins eigentlich nur Mannheim selbst zu Gute käme. Dies sei bei der entstehenden Konkurrenz von Lauterburg und dem alten Wettbewerbe von Gustavsburg (dessen Konkurrenzumschlagstarife inzwischen weggefallen sind) besonders fühlbar.

Auch im Jahre 1883 gingen die Erwartungen Mannheims auf die Verbindung über den Gotthard nicht in Erfüllung. Doch wurden in dieser Zeit von den Schweizer Bahnen Ermäßigungen in Aussicht gestellt, welche für die Fracht von der Ruhr an die italienische Grenze eine Verbilligung von 2 Frcs. pro t ergeben. Mannheim verspricht sich hiervon allerdings noch keinen Nutzen; allein man dürfe hoffen, daß gelegentlich versprochener Reformen auch die Verwaltung der badischen Bahn nichts versäumen werde, um den Anschluß der Bahn an die Rheinschiffahrt entsprechend zu reformieren[2].

Bei Einführung der für Ruhrkohlentransporte in Mengen von 1000 t[3] nach Italien von deutschen Bahnen für das Jahr 1887 im Rückvergütungswege bewilligten Frachtermäßigung von 1 Frc. pro t bei Sendungen nach Stationen nördlich von Arona, Sesto Calende, Gallarato und von 2 Frcs. pro t nach den übrigen italienischen Stationen beabsichtigten die großherzoglich badischen Staatsbahnen gleichzeitig auch für Kohlensendungen ab Mannheim eine entsprechende Frachtermäßigung zu gewähren und zwar mit 45 und 90 Centimes für die Tonne. Leider bereiteten jedoch die übrigen beteiligten Eisenbahnverwaltungen dem Vorhaben Schwierigkeiten. Dieselben behaupteten, daß ein erheblicher Verkehr deutscher Kohle über die Rhein- und Mainumschlagsplätze nicht zu erwarten sei; denn es hätten sogar die

[1] Über den Standpunkt Preußens zur Verbilligung der oberrheinischen Bahntarife s. S. 401.

[2] Über die Steinkohlentarife des S.W.D. E.V. nach Italien s. in den einzelnen Jahren bei Abschnitt II.

[3] Über den differentiellen Charakter derartiger Tarife s. S. 421 Anm. 2.

Vertreter deutscher Zechen erklärt, daß auf dem Wasserwege ein Wettbewerb der weicheren deutschen mit der härteren englischen Kohle nicht möglich sei.

Die Handelskammer Mannheim dagegen hielt diesen Wettbewerb für möglich und verlangte mindestens 90 Cent. pro t Ermäßigung[1]. Sie behauptet, daß nur die hohen Frachten bisher dem Export deutscher Kohle nach Italien hinderlich gewesen seien und daß die deutschen Exporteure sicherlich eine entsprechende Qualität für Italien liefern würden. Allerdings sei bisher der Kohlenexport nach Italien mit Umschlag vom Rhein auf die Bahn in Mannheim sehr gering gewesen und habe z. B. in Mannheim betragen:

1883	16	Wagen	Ähnlich sei die Sachlage in Ludwigshafen.
1884	10	"	
1885	—	"	
1886	1	"	
1887	10	"	

Die Frachtberechnung für den Kohlenverkehr nach Italien über Mannheim stellte sich damals folgendermaßen:

Fracht von der Zeche nach den Ruhrhäfen	11,50	Mk.[2]
Umschlag in den Rheinkahn	1,50	"
Versicherung	0,50	"
Rheinfracht Ruhrort-Mannheim	26,00	"
Ausladespesen in Mannheim und Wiederaufbereitung . .	16,50	"
	56,00	Mk.
	= 70,00	fr.

Bahnfracht von Mannheim	nach Chiasso 156,50 fr.,	nach Pino 144,40 fr.
Kombinierte Fracht bis Mannheim .	+ 70,00 "	+ 70,00 "
Zusammen ab Zeche	226,50 fr.	214,40 fr.

Die direkte Bahnfracht ab Zeche beträgt nach Chiasso 217,85 Frcs., nach Pino 205,75 Frcs.

Es stellt sich also der Versand über Mannheim trotz Wasserfracht um 8,65 Frcs. teurer als der direkte Bahntransport. Eine Ermäßigung der Bahnfracht ab Mannheim um 9 Frcs. pro 10 t wäre also mindestens notwendig, um die Beteiligung Mannheims zu ermöglichen. Die badische Bahnverwaltung wird daher dringend ersucht, diesem Bedürfnisse Rechnung zu tragen.

Die vorstehende Frachtberechnung muß man sich etwas näher betrachten und sich erinnern, daß der Umschlag vom Schiff in den Bahnwagen heute

[1] Jahresbericht für 1887.

[2] Der heutige Durchschnittsatz beträgt 15,50 Mk.

etwa 3 Mk. pro t, im Jahre 1887 bei den damals noch weniger vervollkommneten Entladevorrichtungen vielleicht 5 Mk. kostete.

Der letzte Posten der Frachtberechnung bis Mannheim von 16,50 Mk. wird daher der Klarheit wegen besser zu teilen sein in die Unterabteilungen:

Umschlag vom Rheinkahn in den Bahnwagen	5,00 Mk.
Wiederaufbereitungskosten bezw. Qualitätsverlust . . .	11,50 "

Diesen hohen Qualitätsverlust erleidet die Kohle nur beim Wassertransport und zwar dadurch, daß wegen des öfteren Umschlages und wegen der Lagerung der Kohle im Schiffsraum in 2—3 m hohen Schichten die unteren Schichten stark gepreßt werden und daher einer weitgehenden Zerkleinerung und Grusbildung unterliegen. Die Schiffskohlen werden aus diesem Grunde nach der Ausladung aus dem Kahn neu aufbereitet, d. h. gesiebt und sortiert, der Abfall zu Briketts etc. verarbeitet.

Dieser große Nachteil haftet nur dem Wassertransport an, während eine erhebliche Qualitätsminderung beim Bahnversand, bei dem die Kohle von der Zeche bis in den Fabrikhof in einem Wagen und in seichten Schichten befördert werden kann, nicht eintritt. In diesem Verhältnis liegt ein natürlicher Vorsprung der Bahn. Ob nun die Schiffahrt mit Recht verlangen kann, daß die Bahn auf die Ausnützung dieses natürlichen Vorsprunges verzichten und durch weitgehende Verbilligung ihrer Frachtsätze *selbst* eine Schwäche der konkurrierenten Binnenschiffahrt beheben soll, möchte doch nicht ohne weiteres zu bejahen sein. Auch darf nicht vergessen werden, daß in anderen Fällen die Rheinschiffahrt die Gleichstellung der verbilligten Bahnfracht mit dem Wasserversand (z. B. beim Rohstofftarif) auf das heftigste bekämpft hat. Auch wird man mit Recht fragen dürfen, ob im umgekehrten Falle, das heißt wenn in irgend einer Verkehrsbeziehung die Wasserstraße einen *natürlichen* Vorsprung vor der Bahn besitzt, die Schiffahrt mit einem Ausgleiche dieses ihres Vorsprunges, sei es durch Erhöhung der Wasserfracht oder durch Minderung der Bahnsätze, einverstanden wäre?

Man könnte — im Hinblick auf den geschilderten Wettbewerb zwischen Ruhrkohle und englischer Kohle — sagen, daß der Nachteil der Wasserverfrachtung dem Transport in Seeschiffen wegen des Lagerns in noch höheren Schichten mehr anhafte als der Binnenschiffahrt. Dies ist an sich zweifellos richtig. Allein, während die Binnenwasserfrachten unter den Satz von 0,5 Pf. pro tkm nur ausnahmsweise fallen, gehen die Seefrachten England-Italien sogar noch unter den Betrag von 0,2 Pf. pro tkm,

die Seefrachten Ostindien-Europa noch unter den Betrag von 0,1 Pf. pro tkm herab. Dieser Umstand, im Verein mit der Massenhaftigkeit des Seetransports, giebt der Seeschiffahrt die Möglichkeit, den oben besprochenen Nachteil des Qualitätsverlustes leichter auszugleichen. Außerdem ist nicht zu übersehen, daß die englische Kohle wesentlich härter ist, als die deutsche.

Seit Ende der achtziger Jahre schwinden die Regungen in Mannheim, einen Ruhrkohlenverkehr nach Italien in das Leben zu rufen, mehr und mehr[1]. Nur vom Jahre 1888 sagt der Bericht der Handelskammer Mannheim, daß die Nachfrage nach Kohlen etwas lebhafter war. Im Jahre 1889 war in Folge des großen Kohlenstreiks die Deckung des inländischen Bedarfes sehr schwierig. Auch im Jahre 1893 waren die einheimischen Zechen nur mit Mühe im stande, den westdeutschen Bedarf zu decken, so daß die englische und besonders die belgische Kohle in fühlbaren Wettbewerb mit dem Inlandprodukte[2] tritt. Noch merklicher wurde 1894 die Konkurrenz der belgischen Kohle in Südwestdeutschland. 1896 war es trotz sehr guter Rheinwasserstände den deutschen Zechen kaum möglich, den Bedarf des Inlandes — soweit unser Untersuchungsgebiet in Frage kam — zu decken.

Bei dieser Sachlage, wenn belgische und englische Kohlen unserer Ruhr- und Saarkohle in deren eigenstem Absatzgebiete fühlbare Konkurrenz zu bieten vermögen, wenn unsere Zechen nur mit Mühe den Anforderungen des Inlandes gerecht werden können, erscheinen die Hoffnungen des Mannheimer Kohlenhandels auf einen nennenswerten Kohlenexport nach Italien als schwer erfüllbar. Wenn sich auch der Mannheimer Kohlenversand nach Italien im letzten Jahre gehoben hat, kann doch von einer Ausfuhr in großem Maße nicht gesprochen werden. Die Gepflogenheit der Bahnverwaltungen, den Wünschen nach Erleichterung derartiger Exporte nur dann nachzukommen, wenn ein nachweisbares Bedürfnis schon gegeben ist, oder wenn die Verhältnisse sehr günstig für die Erweckung eines regen Verkehrs liegen, findet hier ihre Rechtfertigung.

Wesentlich günstiger als im Kohlenverkehr gestaltete sich die Wirkung der Gotthardbahn auf Handel und Verkehr Deutschlands in anderen Gütern:

---

[1] Im Jahre 1898 dagegen zeigt der badische Kohlenversand nach Italien eine auffallende Zunahme.

[2] Vgl. die statistischen Tabellen S. 428 ff.

Im Durchschnitt der Jahre 1878—1881 verteilte sich[1]

die Ausfuhr europäischer[2] Staaten nach Italien wie folgt:			die Einfuhr aus Italien:
England, Frankreich	Mont Cenis	65,04 %	60,53 %
Belgien, Holland, Deutschland (5,53 %), Schweiz	Gotthard	12,22 %	(7,33 %) 20,71 %
Österreich-Ungarn	Semmering, Brenner	22,74 %	18,76 %

Nach der Eröffnung der Gotthardbahn, und zwar im Durchschnitt der Jahre 1882—1889 verteilte sich dagegen:

Die Ausfuhr nach Italien:			Die Einfuhr aus Italien:
auf England, auf Frankreich	mit	58,16 %	58,40 %
auf Belgien, auf Holland, auf Deutschland (12,35 %), auf Schweiz	mit	22,45 %	(10,86 %) 29,67 %
Österreich-Ungarn	mit	19,39 %	11,93 %

Die für Deutschland vorteilhaften Wirkungen der Gotthardbahn äußerten sich vorwiegend auf dem Gebiete der Metall-, insbesondere der Eisenindustrie. Von dem Gesamtwerte des europäisch-italienischen Metallmarktes entfielen auf Deutschland im Durchschnitt

1879—1881 : 7,19 %
1882—1889 : 22,91 %

Vom italienischen Kohlenbedarf deckte Deutschland 1890/91 nur 2,92 %. Gegenüber den billigen Seefrachten[3] zwischen England und Italien konnten die Gotthardbahn und die deutschen Bahnen unmöglich aufkommen.

Nachtrag VI vom 1. August 1898 zum Verbandsgütertarif vom 1. Februar 1896 dehnt den Ausnahmetarif Nr. 44 für Steinkohlen auch auf die in den Rheinhäfen hergestellten Briketts aus.

---

[1] H. Rüegg, „Die Wirkungen der St. Gotthardbahn". Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. 1892. S. 185 ff.

[2] Die eingeklammerten Zahlen gelten für Deutschland.

[3] Nach Rüegg a. a. O. betrug 1881 der Frachtsatz Cardiff-Genua 13 sh = 0,27 Pf. pro tkm (Konsulatsbericht aus Cardiff), 1888 aber nur mehr 9 sh = ca. 0,19 Pf. pro tkm (Zeitschrift Weltmarkt 1888 S. 33).

In dieser Maßregel liegt eine kräftige Unterstützung des Kohlenverkehrs auf dem Rhein bis Mannheim-Ludwigshafen. Bei dieser Versandart ergeben sich ziemlich viele Kohlenabfälle, welche wie schon erwähnt, durch die Aufbereitung abgesondert und zu Briketts ꝛc. verarbeitet werden. Dadurch, daß die Bahn die Aufbereitungsanstalten im Absatz ihrer Produkte unterstützt, fördert und unterstützt sie indirekt auch die Rheinschiffahrt. Man darf hierin eine zweite Maßregel der oberrheinischen Bahnen erkennen, welche den Kohlenhandel der Oberrheinhäfen gegen die befürchteten Wirkungen des Rohstofftarifs schützen soll[1].

Ausnahmetarif Nr. 26 aus dem Nachtrag V vom 1. August 1897 für den Verkehr zwischen Elsaß-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg- und Pfalz-Bahn.

	km	Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes u. s. w.	Zum Vergleich: Sp.T. III
Ludwigshafen-Basel (R.B.) . . .	259	0,64 Mk.	0,70 Mk.
Speyer-Hafen Basel (R.B.) . . .	254	0,63 „	— „
Maximiliansau-Basel (R.B.) . .	212	0,54 „	— „

Ausnahmetarif Nr. 44 zum letztgenannten Tarif. Steinkohlen deutscher Herkunft, welche zu Schiff in einem der unten genannten Rheinhäfen ankommen und von da mit der Bahn weiter befördert werden.

Ludwigshafen-Basel (R.B.) . . .	0,56 Mk.	(Sp.T. III 0,69 Mk.)
Speyer-Hafen Basel (R.B.) . . .	0,55 „	
Maximiliansau-Basel (R.B.) . .	0,48 „	

Der gleiche Tarif, wie er auf Seite 433 schon im badisch-pfälzischen Verkehr besprochen wurde.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriketts, sowie Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts. Zwischen Stationen der großherzogl. badischen, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und

[1] Bemerkenswert ist der hohe Heizwert der Briketts. Es beträgt im Durchschnitt

der Heizwert von besten Steinkohlenbriketts . .	9,0
„ „ „ „ Ruhrkohlen	8,3
„ „ „ „ Saarkohlen	7,5
„ „ „ bester böhmischer Steinkohle .	6,5
„ „ „ „ sächsischer Steinkohle .	6,5
„ „ „ „ böhmischer Braunkohle	4,5—5,0

der pfälzischen Bahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Nordostbahn und der vereinigten Schweizerbahnen andererseits.

Ältere Tarife (Ausnahmetarif für Steinkohlen Richtung Elsaß-Ostschweiz vom 15. Juli 1894, sodann Taxermäßigungen für Steinkohlen im südwestdeutsch-schweizerischen Verkehr vom 1. April 1897) sind leider nicht mehr erhältlich gewesen.

Tarif vom 10. Oktober 1897.

Von	Nach Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen
Ludwigshafen	106 cts.	116 cts.	162 cts.	125 cts. pro 100 kg
Mannheim	106 „	116 „	162 „	125 „
Speyer Hafen	107 „	117 „	163 „	126 „
Lauterburg Hafen	105 „	115 „	161 „	124 „
Straßburg	90 „	100 „	146 „	109 „
Kehl	77 „	87 „	133 „	96 „

Es fällt auf, daß die Frachten ab Straßburg, welches 131 km näher an der Schweiz liegt, nur um 16 fr./10 t niedriger sind als die von Ludwigshafen, während z. B. der Satz Ludwigshafen-Straßburg für Specialtarif III 41 Mk./10 t und die Wasserfracht Ludwigshafen-Straßburg 20 bis 30 Mk./10 t beträgt.

Auffallend ist es ferner, daß die Frachtsätze ab Lauterburg fast ebenso hoch sind als die von Ludwigshafen und Speyer, obwohl Lauterburg etwa 50 km näher an der Schweiz liegt. Man könnte vermuten, daß dies durch bedeutende Frachtzugeständnisse der pfälzischen Bahnen ermöglicht wurde, die sich vielleicht um diesen Preis den ganzen Umschlag in Ludwigshafen erhalten wollten; denn wenn die Kohlenfracht auf der Bahn von Lauterburg ab fast ebenso viel kostet, wie von Ludwigshafen — der Unterschied beträgt nur 2 fr./10 t — so wird natürlich der Transitverkehr nach der Schweiz die weniger gut schiffbare Rheinstrecke Ludwigshafen-Lauterburg, deren Wasserfrachten deshalb auch höher sind, thunlichst meiden und sich von Ludwigshafen ab der Bahn bedienen, umsomehr als hier die Umschlags- und Lagerungsgelegenheiten in reichstem und vollkommenstem Maße sich darbieten. Jene Vermutung wäre indessen falsch. Der geringe Unterschied in den Sätzen ab Lauterburg und ab Straßburg hat seinen Grund nicht in einer tendenziösen Tarifpolitik, sondern nur darin, daß die Sätze für Lauterburg und Straßburg erst dann die gleiche Grundlage erhielten wie die Mannheim-Ludwigshafener Sätze, als die Verwaltung der Reichseisenbahnen die Ermächtigung ihrer Aufsichtsbehörde eingeholt bezw. erhalten hatte.

Nur in der Zwischenzeit bis zum Eintreffen dieser Ermächtigung war

die Frachtdifferenz abnorm klein (s. hierzu den nachstehenden Nachtrag II vom 15. April 1898).

Auffallend ist endlich noch der große Unterschied von 13 fr./10 t in den Sätzen von Straßburg und Kehl, da diese Orte sich sehr nahe liegen.

Nachtrag I vom 1. Januar 1898 enthält neue Frachtsätze für Steinkohlen ꝛc. deutscher Herkunft, welche zu Schiff in den Rheinhäfen zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Maxau (nicht in elsässischen Häfen) ankommen und von da mit der Bahn weiter gehen. Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die bisherigen Sätze vom Oktober 1897.

Von Nach	Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen	
Mannheim-Ludwigshafen	94 (106)[1]	104 (116)	150 (162)	113 (125)	cts. pro 100 kg
Speyer	95 (107)	105	151	114	" " "
Rheinau	91	101	147	110	" " "

Der Nachtrag bringt, wie ersichtlich, erhebliche Ermäßigungen, aber nur für pfälzische, nicht für elsässische Rheinhäfen.

Nachtrag II vom 15. April 1898 bringt nun auch für die elsässischen Rheinhäfen ermäßigte Sätze, die den langjährigen Wünschen der dortigen Interessenten Rechnung tragen.

Von Nach	Romanshorn a	Romanshorn b	Rorschach a	Rorschach b	
Lauterburg	98	98 (105)	108	108 (115)	cts. pro 100 kg
Straßburg	84	84 (90)	94	94 (100)	" " "

Von Nach	Chur a	Chur b	St. Gallen a	St. Gallen b	
Lauterburg	153	154 (161)	117	117 (124)	cts. pro 100 kg
Straßburg	140	140 (146)	103	103 (109)	" " "

Abt. a für Güter, die mit Schiff in den Rheinhäfen ankommen.
Abt. b für Güter, die nicht mit Schiff in den Rheinhäfen ankommen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen ꝛc. (wie früher) von Stationen der badischen, hessischen, pfälzischen Eisenbahnen, der Reichseisenbahnen, der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. und Mainz ꝛc. nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Simplonbahn ꝛc.

Gültig vom 1. Februar 1898.

[1] Die Sätze des Tarifs von 1897 sind in Klammern beigesetzt.

Schnitt-Tarife.

Von	Nach dem Schnittpunkte (Basel) a	b
Ludwigshafen 259 km	69 cts.	79 cts.
Lauterburg 199 km	62 cts.	
Straßburg[1] 141 km	46 cts.	

Vom Schnittpunkt nach Genf (241 km) 91 cts.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen ꝛc. von Stationen der badischen, pfälzischen, elsässischen ꝛc. Bahnen nach Stationen der Gotthardbahn.

Frachtsätze nach Chiasso:

	a	b	
Von Ludwigshafen-Mannheim . . .	191	167	cts. pro 100 kg
„ Speyer	188	161	„ „ „
„ Lauterburg	175	153	„ „
„ Straßburg	162	151	„ „ „

Abteilung a für 10 Tonnen
„ b für 45 u. 50 Tonnen.

Entfernungen:

		km		km		km
Tarif- und Effektiv-kilometer	Von Ludwighafen nach Basel	259	Waldshut	314	Schaffhausen	295
	„ Speyer „ „	254	„	318	„	299
	„ Lauterburg „ „	199	„	271	„	267
	„ Straßburg „ „	141	„	214	„	210

	effekt.	Tarifkilometer
Von Chiasso nach Basel	314	381
„ „ „ Waldshut	282	349
„ „ „ Schaffhausen	291	357

Die deutschen Frachtsätze entsprechen annähernd den wirklichen Entfernungen von den Rheinhäfen, so daß hier ein Wettbewerb gegen die Rheinschiffahrt nicht hervortritt. Vom Standpunkte dieser Untersuchung aus ist es zu bedauern, daß die Frachtanteile der Bahnverwaltungen nicht in der Form von

[1] Da die Wasserfracht Ludwigshafen-Straßburg etwa 21 Mk. pro 10 t beträgt, so verlangen die Straßburger Interessenten, daß die Bahnfrachten ab Straßburg nach der Schweiz um wenigstens 21 Mk. niedriger gehalten werden als die von Mannheim-Ludwigshafen. — Vgl. Denkschrift der Handelskammer Straßburg an den k. pr. Minister der öffentl. Arbeiten v. 5. Novbr. 1898. Jahresbericht der Handelskammer 1898 S. 17 ff.

Schnittsätzen ersichtlich sind; hierdurch würde der Einblick in das Verhältnis zur Rheinschiffahrt ein vollkommenerer werden.

Die betrachteten Kohlentarife dürften gezeigt haben, daß schädliche differentielle Tarifmaßregeln im Kohlenverkehr — schädlich für die Rheinschiffahrt oder für einzelne Plätze — von den Oberrheinbahnen im allgemeinen nicht versucht wurden, und daß solche Maßnahmen, wenn sie hier und da vorliegen, entweder verschwunden sind oder eine Abschwächung ihres differentiellen Charakters erfahren haben. Der Dank hierfür gebührt ohne Zweifel großen Teiles den Tarifverbänden. Letztere wirken dahin, daß die einzelne Bahnverwaltung nicht allzu einseitig ihren Interessenstandpunkt wahrt, suchen vielmehr durchzusetzen, daß die am Verbande beteiligten Verwaltungen eine Politik der Interessenvermittlung einschlagen, die am letzten Ende auch den Vorteilen der einzelnen Verwaltung besser dient, als einseitige Interessenpolitik, welche stets schädliche und verbitternde Kampfmaßregeln hervorruft.

Auch die Erwägung mag bei den geschilderten Tarifwandlungen mitgewirkt haben, daß eine verkehrs- und handelspolitische Annäherung der Reichslande ganz erheblich dazu beizutragen vermag, den Prozeß der politischen Wiederangliederung zu fördern. Ungemein bezeichnend hierfür ist eine Ansprache, welche der Präsident der Straßburger Handelskammer[1] im Jahre 1898 an den Chef der Verwaltung der Reichseisenbahnen, k. preußischen Staatsminister v. Thielen hielt. Er erinnerte hierbei an die Schwierigkeiten, mit denen Handel und Industrie von Elsaß-Lothringen zu kämpfen habe, um das vor bald 30 Jahren verlorene Absatzgebiet zu ersetzen. Damals habe Elsaß-Lothringen einem großen, einheitlichen Staatsverbande angehört, in welchem es fast keine Sonderinteressen einzelner Gebietsteile gab. Im Deutschen Reiche dagegen beständen Handelsinteressen der Einzelstaaten, denen gegenüber Elsaß-Lothringen kräftiger Unterstützung des Reiches, insbesondere einer Verbesserung der Tarifverhältnisse des Straßburger Rheinhafens bedürfe.

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Straßburg f. d. Jahr 1898 S. 11.

Drittes Kapitel.

Handel, Verkehr und Frachten von Getreide in Südwestdeutschland.

Die Schwierigkeit der Aufgabe, auf wenigen Seiten einen Überblick über die Verkehrspolitik in einem der wichtigsten Verkehrsgebiete Deutschlands, ja Europas zu geben, zeigt sich wohl nirgends so deutlich wie beim Getreideverkehr. Ist doch Mannheim der bedeutendste Getreidemarkt Süddeutschlands, dessen Einfluß jedoch weit über die deutschen Grenzen hinausreicht und dessen Bedeutung durch die Zahlen des Mannheimer Verkehrs durchaus noch nicht voll zur Darstellung kommt, da der Mannheimer Getreidehandel auch beträchtliche Sendungen von Brotfrucht vermittelt, welche, über Genua, Marseille oder vom Osten Europas kommend, den Platz Mannheim selbst gar nicht berühren.

So manche Erscheinungen in der Tarifierung des Getreides seitens der Bahnverwaltungen lassen ihre tiefere Bedeutung erst dann erkennen, wenn man nicht nur die Eisenbahntarife, sondern auch die Verschiebungen in den Produktionsgebieten, die Preisbewegungen, die Einfuhrverhältnisse Deutschlands, die See- und Binnenschiffahrtsfrachten, die Ernteverhältnisse der Produktionsländer betrachtet. Auch die Angaben über die oberrheinische Verkehrsentwicklung bleiben tote Zahlen, solange nicht die Änderungen in den Absatzgebieten 2c. bekannt sind.

Muß dies alles auf sehr beschränktem Raum dargestellt werden, so kann es nur in sehr aphoristischer Weise geschehen, insbesondere muß es dem Leser überlassen bleiben, viele Schlußfolgerungen aus dem gebotenen Zahlenmateriale selbst zu ziehen. In diesem Sinne bittet der Verfasser die nachstehenden, skizzenhaften Angaben aufzunehmen.

Wie früher, in dem Kapitel über Steinkohlen, sollen auch hier zunächst einige statistische Tabellen und eine gedrängte chronologische Übersicht über die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels und -verkehrs einen allgemeinen Überblick über den Gegenstand geben. Die Tabellen sollen gleichzeitig dazu dienen, Wirkung und Ursache einzelner Tarifmaßregeln beurteilen zu lassen.

Zur Entwicklung des südwestdeutschen Getreide- und Weizenverkehrs.

Nach der Statistik des Deutschen Reiches, den Handelskammerberichten Mannheim, Frankfurt u. Straßburg, den Jahresberichten der großherzogl. badischen Staatsbahnverwaltung.

Jahr	Gesamt-Weizenverkehr der Eisenbahnen Badens	Getreideverkehr Mannheims		Ges. Weizenverkehr Mannheims		Getreidezufuhr Ludwigshafens zu Wasser	Weizenzufuhr zu Wasser in	
		Anfuhr zu Wasser	Ges. Verkehr a. d. Bahn	Anfuhr zu Wasser	Ges. Verkehr a. d. Bahn		Frankfurt	Straßburg
1870	—	31 208	—	11 576	—	—	—	—
1875	—	67 171	61 592	56 264	—	—	—	—
1876	—	95 275	104 002	88 414	—	—	—	—
1877	—	57 509	74 265	42 172	—	—	—	—
1878	—	104 533	109 741	89 365	—	—	—	—
1879	—	185 627	178 715	128 219	—	—	—	—
1880	—	146 654	167 036	113 193	—	—	—	—
1881	—	190 143	199 600	159 536	—	—	—	—
1882	—	207 991	234 919	183 420	—	rund	—	—
1883	313 778	256 034	208 120	225 394	195 512	33 000	—	—
1884	408 790	306 301	320 738	277 915	283 576	37 000	—	—
1885	317 426	227 000	220 116	178 777	193 318	35 000	—	—
1886	313 411	264 000	209 912	215 815	184 990	56 000	1 261	—
1887	330 159	316 000	243 681	227 043	194 959	55 000	10 351	—
1888	280 116	284 000	238 540	163 971	148 982	56 000	9 324	—
1889	314 456	255 000	245 989	174 614	171 237	45 000	8 305	—
1890	360 678	339 000	285 836	224 975	211 472	91 000	13 400	—
1891	375 284	361 000	267 954	306 116	219 312	134 000	41 124	—
1892	447 184	378 000	326 989	328 736	302 996	111 000	40 500	3 127
1893	419 258	484 000	317 976	346 240	272 095	134 000	28 488	9 082
1894	455 272	467 000	356 925	370 895	305 246	102 000	45 477	25 200
1896	563 528	767 000	477 952	502 033	382 825	261 000	65 701	53 386
1897	547 144	870 000	500 923	566 736	375 017	313 000	48 547	47 794
1898	613 121	849 000	551 913	527 628	429 672	280 000	73 552	38 401

Jahr	Badens Weizenversand mit der Bahn nach						Badens Weizenempfang mit der Bahn von		
	der Schweiz	Italien	Frankreich	Elsaß-Lothringen	Württemberg	Bayern	Belgien	Holland	Norddeutschland[1]
1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1876	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1877	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1878	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	36 387	—	741	22 939	44 402	6 034	1331	70	925
1884	62 621	—	2969	31 044	63 540	7 097	9030	2144	461
1885	35 163	—	272	25 812	37 931	3 702	4937	30	1995
1886	50 591	—	933	27 529	28 545	1 963	140	10	4963
1887	48 145	—	595	21 878	36 677	1 716	2469	—	2168
1888	21 265	—	565	27 601	31 380	414	2645	70	7312
1889	22 693	—	1898	25 394	37 703	438	20	—	3180
1890	22 912	—	588	29 865	55 129	780	130	—	3120
1891	33 399	—	718	32 877	51 634	3 123	96	—	1771
1892	47 591	—	225	38 205	82 921	5 813	—	—	320
1893	44 972	—	374	31 300	66 964	1 878	—	10	1063
1894	26 097	—	263	25 890	90 362	8 076	—	20	31
1896	36 031	—	61	17 527	138 975	8 820	363	5	48
1897	60 478	—	596	21 054	105 754	32 824	—	10	5383
1898	68 602	—	949	28 115	108 415	30 857	626	251	1805

[1] Verkehrsbezirke 1—20 der Eisenbahnstatistik.

Weizenpreise und Weizenfrachten.

Zusammengestellt nach den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reiches 1899, I; nach der Statistik des Deutschen Reiches; nach den Jahresberichten der Handelskammer Mannheim.

Jahr	Durchschnittliche Weizenpreise in										
	Chicago. Lieferungsware	New York. Lieferungsware	St. Petersburg. Saxonka	Amsterdam. Odessa	Antwerpen. Durchschnitt von La Plata, Red Winter, Donau	Königsberg	Berlin	Frankfurt a. M.	Mannheim	München	Lindau
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1879	—	—	—	—	—	191,9	197,9	213,7	226,5	214,2	236,3
1880	—	—	—	—	—	206,1	217,9	237,4	247,4	233,5	261,2
1881	—	—	—	—	—	208,5	219,5	241,8	249,8	239,2	259,9
1882	—	—	—	—	—	195,8	204,2	236,3	237,5	207,5	241,8
1883	—	—	—	—	—	181,2	186,1	205,4	—	181,9	227,7
1884	—	—	—	—	—	164,2	162,2	187,7	185,1	176,9	209,8
1885	—	—	—	—	—	157,7	160,9	181,2	187,4	180,6	196,0
1886	—	—	—	—	—	153,5	151,3	174,4	189,3	188,5	203,5
1887	—	—	—	—	—	159,2	164,4	180,2	190,1	190,1	201,7
1888	—	—	—	—	—	166,1	172,2	188,2	206,2	193,9	206,8
1889	—	—	—	—	—	176,5	187,7	197,2	211,3	197,2	220,2
1890	—	—	—	—	—	185,8	195,4	209,1	218,3	213,3	233,1
1891	—	—	—	—	—	221,5	224,2	233,6	241,5	239,5	257,9
1892	121	134	162	124	150	183,5	176,4	194,8	204,5	205,5	237,3
1893	104	112	138	116	122	143,0	151,5	163,4	178,5	174,0	205,5
1894	86	92	122	91	101	126,9	136,1	143,2	150,7	155,8	187,1
1895	92	101	109	98	108	139,7	142,5	150,6	155,0	164,3	176,8
1896	98	110	112	112	121	147,8	156,2	162,2	168,4	174,5	186,2
1897	125	135	133	137	156	167,7	173,7	177,5	194,8	187,3	223,4
1898	135	142	155	146	158	182,5	185,5	200,0	209,4	210,5	244,9

Jahr	Preisunterschiede zwischen											Mittlere Getreidefrachtsätze für 1000 kg von				Höchste Rheinfrachten Antwerpen-Mannheim
	Chicago und New York	New York und Antwerpen	Petersburg und Antwerpen	Mannheim und				Mannheim und				New York nach Antwerpen Rotterdam	Petersburg nach Antwerpen Rotterdam	Antwerpen-Mannheim a. d. Rhein	Antwerpen-Mannheim a. d. Bahn	
				Amsterdam	Antwerpen	Amsterdam (nach Abzug von Zoll u. Umschlagkosten[1])	Antwerpen (nach Abzug von Zoll u. Umschlagkosten[1])	Königsberg	Berlin	Frankfurt	Lindau					
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk. pro t
1879	—	—	—	—	—	—	—	34,6	28,6	12,8	9,8	—	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—	—	41,3	29,5	10,0	13,8	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	—	—	—	41,3	30,3	8,0	10,1	—	—	—	—	—
1882		—	—	—	—	—	—	41,7	33,3	1,2	4,3	—	—	—	—	—
1883	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	—	—	—	—	—	—	—	20,9	22,9	— 2,6	24,7	—	—	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	—	29,7	26,5	6,2	8,6	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	35,8	38,0	14,9	14,2	11,70	5,96	4,50—5,00	—	7,00
1887	—	—	—	—	—	—	—	30,9	25,7	9,9	11,6	14,83	5,83	5,50—6,00	—	10,00
1888	—	—	—	—	—	—	—	40,1	34,0	18,0	0,6	12,67	10,06	4,70—5,00	—	6,00
1889	—	—	—	—	—	—	—	34,8	23,6	14,1	8,9	15,83	8,92	4,00—4,50		5,50
1890	—	—	—	—	—		—	32,5	22,9	9,2	14,8	13,41	6,66	4,20—4,50	—	5,00
1891	—	—	—	—	—	—	—	20,0	17,3	7,9	16,4	12,37	7,42	4,40—5,00	—	6,50
1892	13	16	— 12[2]	80,5	54,5	40,5	**14,5**[3]	21,0	28,1	9,7	32,8	14,96	8,56	**3,50—4,00**	ca. 19,00	5,00
1893	8	10	— 16	62,5	56,5	22,5	**16,5**	35,5	27,0	15,1	27,0	10,38	6,63	**4,75—5,00**	„ 19,00	6,50
1894	6	9	— 21	59,7	49,7	19,7	**9,7**	23,8	14,6	7,5	36,4	9,88	6,32	**5,00—5,50**	„ 19,00	7,50
1895	9	7	— 1	57,0	47,0	17,0	**7,0**	15,3	12,5	4,4	21,8	11,12	6,39	**4,50—5,00**	„ 19,00	9,00
1896	12	11	9	56,4	47,4	16,4	**7,4**	20,6	12,2	6,2	17,8	10,72	7,04	**4,50—5,00**	18,40	5,50
1897	10	21	23	57,8	38,8	17,8	**— 1,2**[2]	27,1	21,1	17,3	28,6	12,85	6,05	**4,00—4,50**	18,40	7,00
1898	7	16	3	63,4	51,4	23,4	**11,4**	26,9	23,9	9,4	35,5	14,40	5,95	**4,50**	18,40	6,50

[1] Abzug für Zoll (35 Mk.) u. Umschlag vom Seeschiff in das Rheinschiff oder auf die Bahnwagen, zusammen rund 40 Mk.

[2] Das Zeichen: — drückt aus, daß der Preis eines näher an einem Produktionsgebiet liegenden Platzes höher ist als der eines weiter entlegenen.

[3] Die durch fette Ziffern bezeichneten Zahlen drücken aus, daß der Preisunterschied von Mannheim und Antwerpen, nach Abzug der zwischenliegenden Zoll- und Umschlagspesen weniger durch die Bahnfracht als durch die Rheinfracht beeinflußt wird.

Jahr	Deutsche Gesamteinfuhr an Weizen Mk.	Von der gesamten Weizeneinfuhr kommen aus dem Eigenhandel von: den Vereinigten Staaten Mk.	%	Rußland Mk.	%	Argentinien Mk.	Rumänien Mk.	Österreich-Ungarn Mk.	Ostindien Mk.
1879	—	—		—		—	—	—	—
1880	—	—		—		—	—	—	—
1881	—	—		—		—	—	—	—
1882	—	—		—		—	—	—	—
1883	—	—		—		—	—	—	—
1884	—	—		—		—	—	—	—
1885	—	—		—		—	—	—	—
1886	—	—		—		—	—	—	—
1887	—	—		—		—	—	—	—
1888	—	—		—		—	—	—	—
1889	—	—		—		—	—	—	—
1890	—	—		—		—	—	—	—
1891	—	—		—		—	—	—	—
1892	—	—		—		—	—	—	—
1893	—	—		—		—	—	—	—
1894	1 153 837	323 498	(28)	280 594	(24)	346 245	142 953	19 409	9 470
1895	1 338 178	193 594	(14,5)	678 203	(51)	263 229	127 154	26 801	4 378
1896	1 652 705	266 875	(16)	852 465	(51,5)	141 603	319 956	22 977	1 651
1897	1 179 521	207 261	(17,5)	751 907	(64)	32 603	152 100	13 745	—
1898	1 477 455	528 021	(36)	775 506	(52,5)	83 361	56 513	5 836	12 327

Notizen über den Verkehr am Oberrhein in Mehl- und Mühlenfabrikaten.

Nach den Jahresberichten der Großh. Badischen Staatseisenbahnen und der betreffenden Handelskammern.

Jahr	Gesamtverkehr in Mehl und Mühlenfabrikaten der Bahnen Badens	Gesamtverkehr in Mehl und Mühlenfabrikaten zu Mannheim		Verkehr in Mehl und Mühlenfabrikaten Straßburgs Zufuhr zu Wasser	Badens Bahnversand an Mehl und Mühlenfabrikaten nach				
		a. d. Wasser	a. d. Bahn		Schweiz	Italien	Frankreich	Elsaß-Lothringen	Pfalz
1875	—	500	13 644	—	—	—	—	—	—
1876	—	758	12 316	—	—	—	—	—	—
1877	—	1 096	10 776	—	—	—	—	—	—
1878	—	2 377	9 872	—	—	—	—	—	—
1879	—	6 529	15 103	—	—	—	—	—	—
1880	—	10 133	14 395	—	—	—	—	—	—
1881	—	12 011	22 685	—	—	—	—	—	—
1882	—	6 288	11 153	—	—	—	—	—	—
1883	76 520	7 233	10 968	—	318	—	65	9 925	3 627
1884	83 477	7 663	12 565	—	268	0,5	65	12 217	4 823
1885	91 912	11 011	15 107	—	195	—	22	12 220	5 893
1886	90 264	9 562	14 668	—	546	—	71	10 392	5 921
1887	108 598	21 789	25 521	—	658	5	90	13 415	7 061
1888	123 276	31 917	35 731	—	648	—	50	16 177	8 171
1889	115 654	22 695	28 235	—	561	—	35	13 326	7 492
1890	118 101	19 680	24 010	—	484	—	30	11 590	7 353
1891	107 857	12 269	18 534	2	227	—	85	10 120	7 602
1892	105 507	9 876	18 442	373	367	—	30	8 020	8 714
1893	129 291	15 437	20 818	1460	688	—	46	7 909	10 303
1894	130 816	11 373	18 179	2261	1036	—	50	9 068	11 350
1896	192 092	18 235	20 300	4841	2089	—	25	10 242	10 515
1897	211 522	30 750	30 570	6678	4296	—	40	10 857	10 263
1898	202 462	29 100	33 503	4406	3181	—	35	10 752	7 337

Jahr	Badens Bahnversand an Mehl und Mühlenfabrikaten nach:				Badens Bahnempfang an Mehl und Mühlenfabrikaten von						
	Baden	Württemberg	Bayern	Großh. Hessen	Norddeutschland	Pfalz	Württemberg	Bayern	Schweiz	Böhmen u. Österreich	Ungarn
1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1876	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1877	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1878	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	18 791	1 679	229	2367	2470	861	10 883	1195	273	291	370
1884	19 324	1 794	188	2378	1931	1263	11 454	2179	210	212	290
1885	23 318	1 903	230	2331	2231	1156	10 883	1195	273	292	370
1886	23 271	2 463	251	3132	1957	1031	12 371	1402	340	45	180
1887	27 449	4 628	454	2884	2956	1344	11 146	1325	622	310	210
1888	28 969	6 817	532	2600	3091	1189	11 809	3498	542	1312	200
1889	29 867	5 232	534	3231	2215	1391	10 465	1468	565	243	70
1890	31 768	4 534	602	4991	3198	1600	9 773	1409	942	110	10
1891	28 501	3 317	940	4389	1862	2075	9 887	1066	1145	30	20
1892	26 371	3 364	888	4763	944	2141	11 339	694	996	61	20
1893	32 768	4 080	1228	4525	1070	2605	10 870	2669	2259	411	20
1894	30 895	4 611	2060	5737	1046	2837	12 047	722	637	11	30
1896	50 475	15 297	5512	8473	836	2812	14 769	741	602	10	10
1897	53 296	22 663	6615	7349	1109	2283	14 546	663	737	—	10
1898	50 317	28 155	9177	3451	1280	3955	8 408	383	337	10	10

Getreideeinfuhr in die Schweiz.

Jahr	Gesamte Weizeneinfuhr in die Schweiz dz	Hiervon kommen über bezw. aus: Deutschland dz	Österreich-Ungarn dz	Italien dz	Frankreich dz	
1880	2 794 196	781 634	791 766	93 009	1 127 787	
1881	2 464 982	874 368	649 983	82 902	857 729	
1882	2 750 395	1 087 684	823 499	120 583	718 629	netto
1883	2 428 603	1 091 005	690 301	219 127	428 170	
1884	2 924 604	1 265 718	344 530	498 852	815 504	
1885	2 699 183	456 704	962 053	76 985	194 309	
1886	2 935 229	692 499	1 464 104	52 738	39 062	
1887	2 896 419	720 106	1 201 759	71 650	39 622	
1888	3 001 767	262 334	1 687 621	56 672	50 659	
1889	2 930 251	339 654	1 397 424	61 534	67 779	
1890	3 302 442	410 418	1 175 483	50 024	60 723	
1891	3 427 717	503 294	882 489	95 639	49 996	
1892	3 080 444	1 540	402 420	8 915	12 530	brutto
1893	3 341 033	441	514 148	3 588	10 118	
1894	3 594 411	11 501	469 881	1 728	6 705	
1895	3 762 628	32 409	431 907	1 189	6 530	
1896	4 224 381	13 031	406 817	589	10 798	
1897	3 531 974	45 478	183 335	1 143	10 546	
1898	3 447 242	42 551	14 524	2 532	6 527	

Jahr	Gesamte Roggeneinfuhr in die Schweiz Meterzentner	Hiervon kommen über bezw. aus: Deutschland dz	Österreich-Ungarn dz	Italien dz	Frankreich dz	
1880	27 888	1 364	1 771	17 145	7 608	
1881	24 647	863	842	17 762	5 180	
1882	40 073	5 011	2 002	18 033	15 027	netto
1883	43 866	7 032	837	17 146	18 851	
1884	38 071	4 937	528	17 970	14 636	
1885	34 973	2 084	842	17 653	13 899	
1886	42 048	3 760	908	19 396	16 787	
1887	42 702	5 336	766	14 944	11 518	
1888	77 266	21 453	5 521	10 983	5 920	
1889	54 304	17 198	6 261	11 784	4 019	
1890	45 359	6 986	6 654	9 519	6 246	
1891	31 992	1 231	2 088	13 513	8 230	
1892	25 513	34	1 692	6 358	8 978	brutto
1893	46 544	85	2 572	5 637	12 535	
1894	58 551	16 626	3 768	4 574	4 890	
1895	78 460	38 482	1 270	2 998	11 266	
1896	98 041	17 289	424	2 174	19 036	
1897	72 199	7 213	315	1 219	1 338	
1898	58 780	14 822	84	882	3 634	

Anm. Über die Grundlagen der schweizerischen Handelsstatistik s. die betreffende Tabelle zur Kohlenversorgung der Schweiz. S. 428, Anm. 2.

Aus Österreich-Ungarn kamen anfangs der 80er Jahre 24—25 % der schweizerischen Getreideeinfuhr.

Notizen zum deutschen Getreideverkehr.[1]

Jahr	Deutschlands Einfuhr im Specialhandel einschließlich Mühlenlageranschreibung		Durchgegangen auf dem Rhein über die deutsche Zollgrenze zu Berg (Emmerich)	
	Weizen	Roggen	Weizen	Roggen
	in Tonnen		in Tonnen	
1882	687 241	658 280	298 211	161 726
1883	641 910	777 046	343 073	225 387
1884	754 512	961 560	439 431	225 829
1885	572 423	769 701	268 062	188 822
1886	273 280	565 265	351 723	204 297
1887	547 255	638 544	382 001	232 526
1888	339 767	652 811	295 469	333 050
1889	516 887	1 059 731	321 313	314 536
1890	672 587	879 903	401 786	279 505
1891	905 332	842 654	673 431	264 833
1892	1 296 213	548 599	672 568	153 838
1893	703 453	224 262	653 757	144 006
1894	1 153 837	653 625	708 364	209 128
1895	1 338 178	964 802	928 169	224 435
1896	1 652 705	1 030 670	908 965	346 289
1897	1 179 521	856 832	1 013 008	319 200
1898	1 477 455	914 072	1 061 116	330 422

Chronologische Notizen über die Entwicklung des südwestdeutschen, insbesondere des Mannheimer Getreidehandels.

Nach den Jahresberichten der Handelskammer Mannheim.

Die Darstellung muß sich auf Weizen beschränken, d. h. auf jene Getreideart, welche vorzugsweise Welthandelsartikel geworden ist.

1880[2].

Die Einführung des Getreideschutzzolles Ende 1879 hatte Veranlassung gegeben, vorher noch möglichst viel Getreide zollfrei einzuführen. Das Jahr 1880 fand daher in Deutschland so große Vorräte, daß die Preise bei uns niedriger waren als in den Nachbarländern. Der Handel zögerte deshalb mit Bezügen von auswärts. Um dieselbe Zeit, als die europäischen Vorräte so ziemlich aufgebraucht waren, brach die amerikanische Hausse-Spekulation zusammen, und die großen, von dieser zurückgehaltenen Vorräte kamen auf den europäischen Markt. Diese lebhafte Zufuhr und die vorzüglichen Ernteaussichten Deutschlands führten in der zweiten Hälfte des Jahres zu einem langsamen Preisrückgang.

[1] Nach der Statistik des Deutschen Reiches.

[2] Über die Vorgeschichte des Mannheimer Getreidehandels s. Borgius „Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels“.

Der Getreidehandel sah in der Thatsache, daß wir trotz großer Vorräte und trotz einer vorzüglichen Ernte doch die ausländische Einfuhr bedurften, einen Beweis dafür, daß Deutschland einen Teil seines Getreidebedarfes nicht selbst decken kann, sondern vom Auslande beziehen muß.

Die Roggenernte des Jahres war in Europa so schlecht, daß die Roggenpreise, entgegengesetzt den Weizenpreisen, fast ständig in die Höhe gingen.

1881.

Trotz guter Inlandernte Steigerung des Mannheimer Getreideverkehrs infolge vermehrter Durchfuhr nach der Schweiz.

Durch Erhöhung der schweizerischen Bahnfrachten ging ein Teil der Südwestschweiz für Mannheim zu Gunsten von Marseille verloren. Auch die Eröffnung der Gotthardbahn läßt ausländische Konkurrenz von Genua und Marseille aus befürchten.

Zu Anfang des Jahres fanden sich nur geringe Vorräte an den deutschen Märkten, weshalb in der ersten Jahreshälfte starke Deckungen zu mäßigen Preisen in Amerika und Rußland stattfanden. Der schlechte Ausfall der amerikanischen Ernte führte später zu erheblichen Preissteigerungen. Der Mannheimer Handel hatte sich jedoch soweit gedeckt, daß er zur Zeit der hohen Preise von seinen Vorräten zehren konnte und erst gegen Jahresschluß, bei wieder zurückgegangenen Preisen, seine Bestände ergänzen mußte und zwar hauptsächlich von Südrußland, Kalifornien und Indien.

Der Roggenverbrauch war infolge sehr hoher Preise ein sehr beschränkter.

1882.

Die Ernte war in Süddeutschland bei ursprünglich glänzenden Aussichten quantitativ gut, aber qualitativ nicht befriedigend, weil viel Weizen naß geerntet worden war. — Der deutsche Bedarf wurde meist von Nord- und Südrußland, den Donauländern, Indien und Kalifornien, in der zweiten Jahreshälfte vorübergehend auch aus den übrigen Teilen Nordamerikas gedeckt. Hervorgehoben wird die Zunahme der indischen Zufuhr (1877/82 auf 317000/993000 t). Besonders reich war 1882 die ungarische Ernte, was wohl u. a. eine Ursache dafür bildet, daß ein beträchtlicher Teil der vom Mannheimer Getreidehandel vermittelten Bezüge Mannheim nicht berührte, sondern direkt nach Süddeutschland und der Schweiz geleitet wurde.

An dem geringen Bezuge von Nordamerika waren die dortigen Preise Ursache. Als man in der zweiten Jahreshälfte von dort bezog, zeigte sich bald wieder das Mißverhältnis, daß in Amerika die Preise stiegen, während sie in Europa fielen. Der deutsche Bedarf deckte sich daher zunächst in Ungarn, bis dort die Preise stiegen. Da gleichzeitig die Preise in Rußland fielen, wurde gegen Jahresschluß der Bedarf vorwiegend in Rußland gedeckt.

Die Preisbewegung war eine allmähliche. Die Mannheimer monatlichen Durchschnittspreise gingen von 255,90 Mk. im Januar allmählich auf 213,70 Mk. im November und 215,30 Mk. im Dezember zurück.

Der Roggenbedarf war mäßig und wurde in der ersten Jahreshälfte aus Frankreich und Rußland, später auch noch von Norddeutschland gedeckt.

1883.

Hauptbezug von Rußland[1], weniger von Nordamerika, weil dort die Ernte mangelhaft war und auch der eigene Bedarf zunahm. In Norddeutschland, Baden, Württemberg, der Pfalz schwache Mittelernten; etwas besser in der Schweiz. In Rußland und den Donauländern sehr gute Ernte; Ungarn dagegen nur eine Durchschnittsernte.

Die Preisbewegungen waren mäßig und stetig. Preise hielten sich zunächst, sanken dann bei gutem Frühjahrswetter, zogen aber im Mai und Juni bei ungünstigen Ernteprognosen wieder an. Mannheim machte nun große Ankäufe, um sich zu decken. Man hatte aber die großen Vorräte Rußlands von der vorigen Ernte unterschätzt, welche in der zweiten Jahreshälfte überraschend auf dem Markte erschienen und überall einen Preisdruck ausübten. Der höchste Mannheimer Preis im Februar war 219,90 Mk., der niedrigste im Dezember 203,50 Mk.

Hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse klagt der Handel Mannheims darüber, daß es durch die Eisenbahntarife nicht hinreichend unterstützt werde, um mit Marseille in der Westschweiz, mit Genua in der Südschweiz in Wettbewerb treten zu können. Auch die drohende Konkurrenz Österreichs nach Südbaden, der Schweiz und Frankreich nach Vollendung der Arlbergbahn erregt in Mannheim Besorgnis.

Die Weizenvorräte Mannheims waren Ende 1883 auffallend groß (545377 t gegen 130780 t in 1882). Der Grund dürfte in den verfrühten Deckungskäufen des Jahres 1883 liegen, die bei später sinkenden Preisen dazu zwangen, die Vorräte thunlichst bis zum event. Eintritt höherer Preise zurückzuhalten.

1884.

Ernte Nordamerikas sehr bedeutend; wenig befriedigend dagegen Rußland und Rumänien, besser Serbien. Gute Mittelernten in Indien, Ungarn, Norddeutschland, Baden, Pfalz und Württemberg. Weniger gut Schweiz.

Die großen Vorräte vom Vorjahre wurden durch neue Zufuhren aus Nordrußland vermehrt, wo man die großen Bestände lichten wollte und gegen die neue Ernte hin die Preise mehr und mehr ermäßigte. Ganz Deutschland und die Schweiz versorgte sich mit diesem billigen Weizen. Der Handel allerdings klagte bitter über die sinkenden Preise und den dadurch bedingten geringen Gewinn. Auf den südwestdeutschen Markt kamen zum ersten Male größere Mengen Weizen aus den La Plata-Staaten.

Der höchste Jahrespreis stand im Februar auf 196,20 Mk., der tiefste im September auf 171,10 Mk.; im Dezember 173,60 Mk.

Bei den billigen Weizenpreisen war Nachfrage und Umsatz in Roggen sehr unerheblich.

1885.

Handel klagt über die Wirkung der neuen Zollerhöhung, welche veranlaßt hatte, Ende 1884 ungewöhnlich große Deckungskäufe zu machen. Der Absatz gestaltete sich sehr schleppend, weil die deutsche Ernte gut ausfiel und weil deutsches Getreide, welches sonst exportiert worden war, infolge der Zollerhöhung im Inland verwertet

[1] Über 75 % des Mannheimer Bedarfes.

werden konnte, obwohl von den Mühlen viel über die Kleberarmut und geringe Backfähigkeit desselben geklagt wurde. Mannheim klagt über die ungarische Konkurrenz via Arlberg und über die Konkurrenz Rußlands via Genua und Marseille. Mannheimer Preise waren relativ sehr stabil gegenüber den großen Schwankungen an ausländischen Märkten; auch hierin sah der Handel eine Wirkung der Zollerhöhung, welche das Mannheimer, früher mitten im Weltverkehr stehende Getreidegeschäft auf die Seite drängte. Handelskammer Mannheim behauptet, daß der Zoll nur vorübergehenden Einfluß auf die Getreidepreise hatte, und keinesfalls die Preise um das Maß seiner Erhöhung zu steigern vermochte, daß die Mannheimer Preise in der ersten Jahreshälfte durchgehends billiger waren als sich die Ware von den überseeischen Plätzen nach Mannheim stellte[1].

1886.

Die reiche deutsche Weizenernte des Jahres 1885 beeinflußte noch die erste Hälfte des Jahres 1886. Erst als die südwestdeutschen Bestände in deutscher und fremder Ware stark gelichtet waren, belebte sich das Geschäft, und Mannheim machte — besonders auf die Nachrichten von schlechtem Stand der russischen Weizenernte — große Ankäufe in Nord- und Südrußland.

Über die Wirkung der Zollerhöhung urteilt der Handel Mannheims, daß dieselbe lediglich dazu geführt habe, die deutsche Getreideausfuhr zu vermindern, da diese Ware jetzt im Inlande untergebracht werden könne: die deutsche Einfuhr sei dagegen im ganzen ziemlich konstant[2], und unabhängig von den Ernten, da Süddeutschland eine gewisse Menge fremden, besonders russischen Weizens haben müsse zur Mischung mit kleberarmen Sorten. Durch das starke Angebot inländischen Weizens werde aber der Preis zum Schaden der deutschen Landwirte gedrückt.

Die Richtigkeit der letzteren Behauptung darf bezweifelt werden. Wenn die deutschen Landwirte infolge des Zolles nicht günstigere Absatzgelegenheit im Inlande erhalten hätten, so hätten sie doch kaum Veranlassung gehabt, die ausländischen Absatzgebiete in Belgien und England preiszugeben.

Die Konkurrenz der Verkehrswege über Arlberg und die Mittelmeerhäfen war 1886 weniger drückend, weil die Ernten in Ungarn und Südrußland ungünstig ausfielen.

Was die Ernteverhältnisse anlangt, so war die Ernte in Amerika reich, in Rußland und Ungarn unter mittelmäßig, Rumänien und Serbien besser als Rußland, in Indien gute Durchschnittsernte, in Deutschland meist Mittelernten.

Preisbewegungen mäßig. Die geschäftlichen Erfolge des Handels waren zwar besser als 1885, stehen aber noch weit unter einem guten Durchschnittsjahr.

1887.

Schon bald nach Jahresanfang infolge der Abnahme heimischer Vorräte und der Lagerbestände lebhafter Bedarf für Süddeutschland und Schweiz, der durch

[1] Die Ursache hiervon dürfte in den großen Deckungen von Ende 1884, deren flauem Absatz und den günstigen inländischen Ernteaussichten zu suchen sein. Der Verf.

[2] Die Einfuhrzahlen Deutschlands auf S. VIII des Handelskammerberichtes Mannheim von 1886, I, für die Jahre 1879 mit 1886 schwanken indessen zwischen 9 150 000 (1879) u. 2 377 852 (1886) Tonnen.

Zufuhren von Norddeutschland, Nordrußland, Nordamerika und den La Plata-Staaten gedeckt wird. Verkehr über Mannheim durch die günstigen Rheinwasserstände und -frachten, sowie durch das Fehlen der südrussischen Zufuhr über die Mittelmeerhäfen gefördert. Besonders der Verkehr nach der Schweiz hob sich dadurch merklich. Weniger günstig war die Lage in der zweiten Jahreshälfte. Die guten Ernten in Südrußland und Ungarn, sowie die ungewöhnlich ungünstigen Schiffahrt- und Frachtverhältnisse auf dem Rhein kamen den Konkurrenzwegen über Arlberg und die Mittelmeerhäfen, unter denen seit 1887 auch Venedig im Getreidehandel nach der Schweiz sich bemerkbar macht, zugute.

Als der ersten größeren Getreidezollerhöhung von 1885 (auf 3,00 Mk./dz.) Ende 1887 die Erhöhung auf 5,00 Mk. folgte, sagte man in den beteiligten Handelskreisen voraus, daß diese Maßregel dauernde Schädigungen des Getreidehandels und der Mühlenindustrie in Südwestdeutschland zur Folge haben müsse. Die früher gegebenen statistischen Übersichten weisen nach, daß diese Befürchtungen nicht ungerechtfertigt waren. Unter der Herrschaft des 5 Mk.-Zolles ging der Getreidehandel Mannheims zurück, besonders auffallend der nach der Schweiz, während der Handel nach dem Zollinland weniger berührt wurde. Bemerkenswert ist die Hebung, die später, seit 1892 unter dem 3,50 Mk.-Zoll wieder eintrat.

Sehr interessante Preisbewegungen. Anfangs bei lebhaftem Geschäftsgange kräftige Aufwärtsbewegungen (Januar 195,70 Mk., Mai 199,70 Mk.). Unerwartet brach jedoch im Juni die amerikanische Hausse-Spekulation zusammen, deren zurückgehaltene große Vorräte nun zu sinkenden Preisen den Markt überschwemmten. Auch der Mannheimer Handel war durch Deckungskäufe kurz vor dem Zusammenbruch in Mitleidenschaft gezogen. Weiteres Sinken brachte die gute russische Ernte. Erst die Gerüchte von der kommenden Zollerhöhung brachten wieder steigende Preise und lebhafte Nachfrage.

Ernteverhältnisse überall gut mit Ausnahme von Ostindien.

Die Handelskammer Mannheim ist der Anschauung, daß die Konkurrenz überseeischer Brotfrüchte an Intensität nicht mehr gewinnen werde, weil verschiedene Produktionsgebiete keiner Steigerung mehr fähig seien, weil der durch die Überproduktion bewirkte Preisdruck teilweise schon zur Einstellung des Getreidebaues veranlaßt habe, weil ferner der Eigenbedarf überseeischer Gebiete steige, endlich auch, weil die geringe Rentabilität mancher Verkehrsmittel — der überseeischen Eisenbahnen und der Seeschiffahrt — es diesen zur Notwendigkeit mache, ihre Preise den Selbstkosten mehr zu nähern.

1888.

Vor der Zollerhöhung Ende 1887 waren von Mühlen und Händlern große Ankäufe gemacht worden. Dies und die reiche Inlandernte von 1887 war Veranlassung, daß das Getreidegeschäft in der ersten Hälfte 1888 sehr ruhig war. Die Räumung der alten Bestände traf mit den ungünstigen Aussichten für die neue Ernte zusammen, und dies führte ein starkes Anziehen der Preise und sehr lebhafte Geschäftsbewegung herbei.

Der Verkehr von Mannheim nach der Schweiz ging wesentlich zurück, weil Ungarn eine sehr gute und frühzeitige Weizenernte hatte und dadurch in der Schweiz, sowie in Württemberg, Südbaden und Bayern zuvorkam. Bemerkenswert ist jedoch, daß der Mannheimer Handel einen Teil dieses Verkehrs vermittelte.

Aus dem Verhältnis der Weizenpreise von Holland (155 Mk./t) und Mannheim (215 Mk.), ferner von Lörrach in Südbaden (227,5 Mk.) und Basel (180 Mk.) schließt die Handelskammer Mannheim, daß die volle Höhe des Zolles vom Inlande getragen wird[1]. Der auffallende Rückgang der Preise am Jahresschluß (November 223,90, Dezember 220,10 Mk. Mannheim) wird durch überstürzte Ankäufe der Importländer und zu große Vorratanhäufung erklärt.

1889.

Geschäftsbewegungen ähnlich wie im Vorjahre. Der Mannheimer Handel vermittelte einen beträchtlichen Teil der Zufuhr nach Bayern, Württemberg, der Schweiz ꝛc. direkt, ohne diese Mengen über Mannheim selbst zu leiten. Der größte Teil des Weizenbedarfs von Südwestdeutschland, der Schweiz ꝛc. kam aus Rumänien, über Passau, Regensburg, Venedig und Marseille. Da die Ankäufe Ende 1889 nicht so ausgedehnt erfolgten wie früher, da ferner Württemberg und Elsaß-Lothringen, sowie auch Ungarn schlechte Ernten hatten, glaubte der Mannheimer Handel für 1890 eine lebhafte und günstige Gestaltung seines Geschäftes erwarten zu dürfen.

Die Preise setzten die schon 1888 begonnene Abwärtsbewegung fort und erfuhren infolge verunglückter Haussebestrebungen mitunter förmliche Preisstürze. Interessant ist es, daß die übergroßen Vorratanhäufungen teilweise auf eine Unterschätzung der deutschen Produktionsfähigkeit zurückgeführt werden.

1890.

Der Mannheimer Getreidehandel gestaltete sich in diesem Jahre lebhafter, besonders seitdem im April die Angebote in Landware nachließen und man erkannte, daß diese Vorräte nahezu erschöpft waren. Da die Verhältnisse in den anderen Importländern ähnlich lagen, so zogen die Preise an, ein Umstand, der durch teilweise ungünstige Ernteaussichten im Inland noch weiter gefördert wurde. Erst im November, als das Inlandprodukt sich besser zeigte, als erwartet worden war, und in größerer Menge auf den Markt gelangte, trat ein Preisrückgang ein.

Die Konkurrenz der Mittelmeerhäfen ist stark fühlbar. Rußland gewinnt mehr und mehr Bedeutung als Bezuggebiet für Deutschland.

1891.

Lebhafteste Bewegungen im Getreidegeschäft. Anfangs schwacher Absatz und ruhige Preise; dann wegen ungünstiger Ernteaussichten in ganz Europa starke überseeische Einfuhr (auch aus Kalifornien und Australien) und steigende Preise. Glänzende Berichte über die Ernteaussichten in Amerika, die Anhäufung großer Vorräte und die Aussichten auf Ermäßigungen der Getreidezölle führten einen gewissen Stillstand im Geschäftsgang und einen Preisrückgang um die Mitte des Jahres herbei. Das in Aussicht stehende Getreideausfuhrverbot für Rußland veranlaßte jedoch wieder zu lebhaften Deckungen und zu einem Steigen der Preise, eine Bewegung, die durch ungünstige Ernteaussichten in Deutschland unterstützt wurde und bis in den September anhielt. Die starken Zufuhren führten dann zu einer Periode der Flauheit, die aber rasch vorüberging, als jenes russische Getreideausfuhrverbot thatsächlich erfolgte und die großen Zufuhren von Nordamerika und Rußland untergebracht waren. Nord-

[1] Vgl. auch die Tabelle S. 451, Spalten 8 und 15.

amerika übernahm nun mit seinen glänzenden Ernte-Ergebnissen in der Hauptsache die Deckung des deutschen Bedarfes; da es seine Preise erhöhte, traten gegen Jahresschluß hohe und feste Preise ein.

Der Handel Mannheims nach der Schweiz zeigte zwar einen Fortschritt, doch scheint er den Stand aus dem Anfang der achtziger Jahre wegen der Konkurrenz der Mittelmeerhäfen nicht wieder erreichen zu können. Bemerkenswert ist die Erwartung, daß die in Aussicht stehende Ermäßigung des Getreidezolles einen Teil des fraglichen Verkehrs wieder dem Rhein und Mannheim zuführen werde. Wie die statistischen Tabellen ersehen lassen, wurde diese Hoffnung nicht getäuscht.

1892.

Seit 1. Februar Zollermäßigung auf 3,50 Mk. Ein höchst ungünstiges Jahr für den Getreidehandel. In Erwartung von Getreidemangel war man mit sehr großen Vorräten in das Jahr eingetreten; die ungewöhnlich reiche Ernte Nordamerikas brachte aber eine derartige Überfülle an Brotfrüchten, daß die Preise in unerhörter Weise fielen. (Mannheim, Januar 246,90, Dezember 179,20 Mk.). Dazu war aus Rußland im Vorjahre trotz bezw. vor Erlaß des Getreideausfuhrverbotes an Roggen und Weizen mehr als vorher eingeführt worden.

Der Absatz Mannheims nach Süddeutschland und der Schweiz war lebhaft, doch bedarf es in der Schweiz aller Anstrengungen, um der Konkurrenz der Mittelmeerhäfen nicht zu unterliegen.

1893.

Die Nachwirkungen des Jahres 1892 dauern noch fort; die Preise sinken weiter, wenn auch langsamer, der Unternehmungsgeist im Getreidehandel ist durch die Schläge des Vorjahres noch gelähmt. Die Geldkrisis in den Vereinigten Staaten zwang dazu, die großen dortigen Vorräte um jeden Preis abzustoßen. Die Vorräte an den europäischen Märkten wurden dadurch und durch eine sehr reiche Weizenernte Rußlands so ungewöhnlich groß, daß man nachteilige Wirkungen noch auf mehrere Jahre hinaus befürchtete.

Der Absatz Mannheims nach Süddeutschland und der Schweiz stieg weiter.

1894.

Die Wirkungen der letzten überreichen Ernten, der großen Lagerbestände, wohl auch der Finanzkrisis Amerikas dauern an; der Preisrückgang und die Entwertung der Brotfrüchte schreitet weiter und erreicht im Oktober den tiefsten Stand mit 137,80 Mk., gegenüber dem Mannheimer Januarpreis von 172,70 Mk. Die Nachrichten von ungünstigen Ernteaussichten in den Vereinigten Staaten und Argentinien, wohl auch der allmähliche Verbrauch der inländischen Ware bewirkt von November ab ein mäßiges Anziehen der Preise (Dezember 144,40 Mk.).

Die Versorgung des südwestdeutschen Marktes erfolgte zumeist von Nordamerika, Südrußland und Argentinien, während Norddeutschlands früher starkes Angebot nach Aufhebung des Getreidestaffeltarifs und des Identitätsnachweises in Wegfall kam, weil infolge der letzten Maßregel der norddeutsche Weizen seine früheren Absatzgebiete in Skandinavien und England wieder aufsuchte.

Bei günstigen Rheinwasserständen und -frachten konnte ein beträchtlicher Teil russischen Weizens für die Schweiz über Rotterdam-Mannheim anstatt über die Mittelmeerhäfen geleitet werden.

Den auffallend kleinen Bahnversand Badens bezw. Mannheims nach der Schweiz führt die Handelskammer auf unzureichende Lagergelegenheiten und auf Unregelmäßigkeiten in der Wagengestellung zurück, wodurch ein Teil der Sendungen nach Ludwigshafen gedrängt wurde.

1895.

Nachdem schon 1894 die starke wirtschaftliche Depression der Jahre 1892 und 1893 begonnen hatte zu weichen, trat 1895 eine entschiedene Wendung zum Besseren ein und zwar, wie die Interessenten Südwestdeutschlands annehmen, als Folge der Handelsvertragspolitik, insbesondere als Folge des deutsch-russischen Handelsvertrages vom Jahre 1894.

Was speciell den Getreidehandel anlangt, so war die Besserung der Getreidepreise zwar nur mäßig, aber im ganzen stetig und fest, eine Folge lebhafter Nachfrage und mäßigen Angebotes von auswärts. Bedarfsdeckung vor der Ernte besonders von Nord- und Südamerika, sowie Rußland, später von Rumänien und Rußland, während Amerika wegen schwacher Ernte und hoher Preise zurücktrat. Norddeutschlands Überschuß ging ausschließlich nach Skandinavien und England. Die deutsche Ernte war eine schwache Mittelernte.

Die Versorgung Süddeutschlands und der Schweiz über Mannheim erfuhr eine weitere Steigerung.

1896.

In der ersten Jahreshälfte waren Umsätze und Preisbewegungen mäßig (Januar 164,10, Juli 155,60 Mk.). Später dagegen trat bei ungünstigen Ernteaussichten eine Geschäfts- und Preisbewegung ein, wie man sie seit 1892 nicht mehr erlebt hatte. Deckung des Bedarfes erfolgte vor der Ernte meist von Nordamerika und Südrußland, später von Nord- und Südrußland, sowie von Rumänien. Die La Plata Staaten traten später sehr zurück; ebenso Nordamerika wegen hoher Preise.

Mannheims Handel nach Süddeutschland und der Schweiz hob sich weiter. Der Bericht der Handelskammer Mannheim betont besonders, daß auch der direkte Bahnversand nach der Schweiz sich wesentlich gesteigert habe, und daß der früher sehr fühlbare Wagenmangel nicht mehr zu beklagen sei.

1897.

Die Hoffnungen, mit denen der Getreidehandel in das Jahr 1897 eintrat, gingen nicht sofort in Erfüllung. Die großen Vorräte der 1896er Weizenernte in Rußland und Rumänien, ebenso wie die günstigen Ernteaussichten im Inlande wirkten in der ersten Jahreshälfte lähmend auf das Geschäft. Plötzlich aber kamen Nachrichten über schlechten Saatenstand in Ungarn, Rumänien, Rußland und der Türkei, dazu fielen die Ernten in Süddeutschland und Frankreich schlecht aus. Die Folge war eine fieberhafte Erregung des Getreidemarktes, die erst zu schwinden begann, als man sicher war, daß die Ernten Norddeutschlands und Nordamerikas gut und reichlich waren.

Die Deckung des Bedarfes für den Mannheimer Handel erfolgte in der ersten Jahreshälfte vorwiegend von Rumänien und Rußland, weniger von Nordamerika, sehr wenig vom La Plata; später trat Nordamerika an erste Stelle, daneben Rußland und auch Nord- und Mitteldeutschland.

Wie die Verkehrsziffern ersehen lassen, war das Absatzgebiet Mannheims im Jahre 1897 bedeutend größer als in den Vorjahren; nicht nur Süddeutschland und die Schweiz, sondern auch Teile Frankreichs, sowie Tirol, Vorarlberg und das Salzkammergut wurden über Mannheim versorgt.

1898.

Im ersten Viertel des Jahres ruhige Verhältnisse (I—III. 216,00—217,80 Mk.). Durch den Leiter'schen Ring in Chicago, den drohenden Konflikt zwischen Spanien und den Vereinigten Staaten wurde eine erhebliche Steigerung der Preise bewirkt, die beim Ausbruch des Krieges in eine wilde Hausse ausartete (Mai: Mannheim 264,70 Mk.). Die allgemeine Furcht herrschte, der Krieg werde die Getreideversorgung Europas empfindlich stören.

Die Leiter'sche Spekulation brach jedoch zusammen, und die amerikanischen Siege verbürgten die Sicherheit der von Amerika nach Europa schwimmenden Getreidemengen, sodaß alle Besorgnis schwand und die Getreidepreise rasch zurückgingen (Sept. 183,70 Mk.). Infolge vorsichtiger Gebarung war der Preissturz an der Mannheimer Börse relativ geringer.

Wie im Vorjahre war das Absatzgebiet Mannheims ein derart vergrößertes, daß zeitweise der Verkehr kaum zu bewältigen war. Dank jedoch den musterhaften Hafeneinrichtungen und der prompten Wagengestellung der badischen Staatsbahnen war der Handel Mannheims in der Lage, auch den ungemein gesteigerten Ansprüchen gerecht zu werden, während die italienischen Konkurrenzhäfen starke Klagen über Wagenmangel ꝛc. führten.

Nicht ohne Interesse für die Streitfrage über die Wirkung der Getreidezölle möchte es sein, daß unter der Herrschaft des hohen Zolles von 5 Mk. der Getreidehandel Mannheims einen großen Teil seines Umsatzes, z. B. in die Schweiz, nicht über Mannheim, sondern mit Umgehung des deutschen Zollgebietes über Mittelmeerhäfen ꝛc. leitete. Seit dem Jahre 1892 dagegen, also seit der Herabsetzung des Zolles auf 3,50 Mk., verschwinden in den Mannheimer Handelskammerberichten die Bemerkungen über Vermittlungsgeschäfte, die Mannheim selbst nicht berühren. Der Zoll von 5 Mk. scheint also in der That für Handel und Verkehr Deutschlands weniger förderlich gewesen zu sein, während der Zoll von 3,50 Mk. auf jener glücklichen Vermittlungslinie zu liegen scheint, welche einerseits den beabsichtigten Schutz für unsere Landwirtschaft gewährleistet, andererseits aber — wie die gewaltige Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels beweist — auch Handel und Verkehr nicht hemmt.

In die Bewegungen der Weizenpreise und Absatzverhältnisse zwischen den Vereinigten Staaten, Rußland und Deutschland mag nachstehende Tabelle einen Einblick gewähren.

Jahr	Vereinigte Staaten		Rußland	
	Unterschied des durchschnittlichen Jahrespreises von Mannheim und New-York Mk. pro t	Anteil der Ver. Staaten an der deutschen Einfuhr %	Unterschied des durchschnittlichen Jahrespreises von Mannheim und Petersburg Mk. pro t	Anteil Rußlands an der deutschen Einfuhr %
1894	58,7	28	28,7	24
1895	54,0	14,5	46,0	51
1896	58,4	16	56,4	51,5
1897	59 8	17,5	61,8	64
1898	67,4	36	54,4	52,5

Nach den früheren statistischen Angaben.

Der Besprechung der Getreidetarife mögen einige Bemerkungen allgemeiner Art vorausgeschickt werden.

Die Natur des Getreidegeschäftes bringt es, wie z. B. die Handelskammer Straßburg[1] wiederholt betont, mit sich, daß man für die Einlagerung solche Häfen und Plätze wählt, von denen aus das ganze in Frage kommende Absatzgebiet beherrscht wird. Da derartige Orte sich nicht in großer Zahl, sondern nur vereinzelt finden, wird ein Getreideverkehr in großem Maßstabe sich stets nur an wenigen Orten entwickeln, sich aber dort umsomehr centralisiern. Da Verkehrsverbilligungen an weniger geeigneten Plätzen für den Getreidehandel diesem keinen Anreiz bieten, seine Centralen aufzugeben, erklärt es sich leicht, daß bisher der Getreidehandel der rheinischen Märkte für den Fall der Weiterkanalisierung des Mains bis Aschaffenburg nicht beabsichtigt, einen Teil seiner Lager nach Osten zu verschieben; er bleibt lieber am Rhein und am untersten Main; von wo aus er ein bedeutend weiteres Gebiet beherrscht.

Die Betrachtung der Getreidetarife wird zeigen, daß viele der Ausnahmetarife, insbesondere die Transittarife nur für den Versand ab einzelnen Orten gelten. Es wäre nun nach den vorherigen Darlegungen über die Natur des Getreidegeschäftes durchaus unzutreffend, aus dieser Begrenzung des Geltungsbereiches den Schluß zu ziehen, daß es Tendenz der Tarifpolitik sei, den Getreideverkehr großer Plätze durch differentielle Tarife zum Nachteil anderer Orte zu heben und zu centralisieren; es hieße dies geradezu Ursache und Wirkung verwechseln. Nicht die Tarifpolitik der Bahnen will die Konzentration des Getreideverkehrs, sondern die Natur dieses Geschäfts verlangt die Konzentration. Die Bahnverwaltungen tragen lediglich

[1] Jahresbericht der Handelskammer Straßburg f. 1898 S. 18.

den gegebenen Verhältnissen Rechnung, wenn sie dem Getreidehandel nur dort Ausnahmetarife bewilligen, wo dieser sie wirklich bedarf und verwertet.

Unerwünscht für die Bahnverwaltungen ist die Konzentration des Getreidegroßhandels allerdings nicht und zwar aus betriebstechnischen Gründen. Es erfordern nämlich jene, unter Mitverschluß der Bahnverwaltungen gehaltenen, Getreidelager, aus denen Sendungen nach Reexpeditionstarifen rc. auslaufen, eine ständige Überwachung der Zu- und Abgänge, der Verkehrsrichtungen rc. durch Organe der Bahnverwaltungen. Es ist erklärlich, daß die räumliche Zerstreuung derartiger Einlagerungsstellen den ganzen Verkehr und Handel mit Brotfrüchten schwerfälliger machen und verteuern würde.

Außer dem soeben besprochenen Momente der Centralisierung werden die folgenden Getreidetarife besonders nach vier Richtungen hin zu betrachten sein:

1. Wie verhält sich die Tarifpolitik gegenüber der heimischen Getreideproduktion?

2. Wie verhält sich dieselbe gegenüber der Einfuhr fremden Getreides zum Verbrauch im Inland?

3. Welche Stellung nimmt dieselbe ein gegenüber dem Transitverkehr fremden Getreides?

4. In welchem Verhältnis stehen die Tarife der Oberrheinhäfen zu einander?

Südwestdeutscher Güterverkehr.

Nachtrag VI vom 1. Oktober 1883 zum S.W.D. V.G.T. vom 1. Oktober 1881 enthält unter anderen den A.T. Nr. 9 für Getreide, Mühlenfabrikate rc. in Ladungen von wenigstens 10000 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Transporte in der Richtung nach den schweizerischen Übergangsstationen und zwar, soweit sie eine billigere Fracht ergeben als Sp.T. I, zur Vermeidung von Frachtdisparitäten auch für Sendungen, welche nach den in derselben Verkehrsrichtung vor den badisch-schweizerischen Übergangsstationen liegenden badischen Orten bestimmt sind. Unter den gleichen Voraussetzungen sind Transporte von den pfälzischen Stationen der Linie Ludwigshafen-Germersheim-Wörth nach der bezeichneten Richtung abzufertigen. Im übrigen gilt der Tarif nur ab Ludwigshafen-Mannheim.

Der Frachtsatz für Singen transit kommt nur für Sendungen in Anwendung, welche mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen in Singen zur Umkartierung gelangen.

Die unten eingeklammerten Zahlen stellen die gleichzeitigen Sätze des Transittarifes für ausländisches, mit Schiff von belgischen oder holländischen Seehäfen nach Mannheim-Ludwigshafen kommendes Getreide vom 1. August 1881 dar.

Wie ersichtlich, behandelt die Tarifpolitik das aus dem Verbandsgebiete stammende Getreide und die zugehörigen Mühlenfabrikate zur Zeit noch günstiger als die ausländische Brotfrucht (vgl. auch die Bemerkung zu Nachtrag XVI).

Nur im Transitverkehr über Basel nach der Westschweiz zwingt die Konkurrenz der französischen Bahnen und des Getreidehandels von Genua und Marseille zu größerer Begünstigung der ausländischen Durchfuhr.

Von den Sätzen des Getreideausnahmetarifs sind hervorzuheben:

	Mk. für 100 kg	Zum Vergleich T.T. v. 1. VIII. 1881
Ludwigshafen-Basel[1]	0,96 Mk.	(0,83 Mk.)
Konstanz	1,13 „	—
Singen, loco	1,09 „	(1,23 Mk.)
„ transit . .	1,04 „	(1,28 „
Waldshut	1,14 „	(1,15 „

Vom Nachtrag XVI, zum V.G.T. vom Jahr 1881, vom 1. November 1886 interessiert hier die anderweitige Festsetzung der Frachten und Bestimmungen des A.T. Nr. 9 für Getreide, Malz, Mühlenfabrikate &c.

Die Frachtsätze ab Ludwigshafen gelten nur für Transporte in der Richtung nach badischen Stationen; dieselben finden, neben Ludwigshafen, Anwendung auch für Sendungen von pfälzischen Stationen der Linie Ludwigshafen-Germersheim-Maximiliansau, sofern sie eine billigere Fracht ergeben als Sp.T. I.

Der Frachtsatz von Ludwigshafen-Mannheim nach Konstanz mit 1,13 Mk. gilt auch in umgekehrter Richtung für Mühlenfabrikate, wenn die Sendungen nachweisbar ab Ludwigshafen-Mannheim nach England bezw. nach belgischen oder holländischen Seehäfen weiter verfrachtet werden. Die Anwendung dieses Satzes erfolgt in der Weise, daß zunächst die Fracht nach Sp.T. I angerechnet und sodann nach Erbringung des Nachweises über die vollzogene Ausfuhr die Differenz zwischen Sp.T. I und A.T. Nr. 9 auf Vorlage der Originalfrachtbriefe zurückerstattet wird.

---

[1] Um die tonnenkilometrischen Frachten in Pf. zu erhalten, multipliziere man die Frachten für 100 kg mit 1000 und teile durch die Zahl der in den früheren Kapiteln angegebenen Kilometer. Z. B. Ludwigshafen-Basel: $\frac{0,96 \times 1000}{262} = 3,67$ Pf. pro tkm.

Unter den Frachtsätzen sind hervorzuheben:

	A.T. Nr. 9 vom 1. XI. 1886 Mk.	Zum Vergleiche	
		Spez.T. I Mk.	T.T. für ausländisches Getreide vom 10. VIII. 1885 Mk.
Ludwigshafen-Basel	0,96	1,30	0,83 loco 0,70 transit
„ -Konstanz	1,13	1,55	—
„ -Singen, loco	1,09	1,46	1,07
„ -Singen, transit	1,04	1,41	1,02
„ -Waldshut	1,14	1,55	1,01

Diese Nebeneinanderstellung und ein Vergleich mit A.T. Nr. 9 vom 1. Oktober 1883 (Nachtrag VI) zeigt, daß die Sätze des Transittarifes für Auslandgetreide, welche früher höher waren als A.T. Nr. 9, nunmehr niedriger geworden sind als dieser. Die Bahnverwaltungen mußten, wenn sie nicht den Transitverkehr großenteils an ausländische Bahnlinien verlieren wollten, sich zu diesem Zugeständnisse bequemen.

Die Bahnen befördern dabei das ausländische Transitgetreide billiger als den Inlandverkehr. Eine Schädigung inländischer Interessen könnte ihnen jedoch nur dann zum Vorwurfe gemacht werden, wenn sie durch diese Begünstigung des Transitverkehres die ausländische Konkurrenz in einem Gebiete stärken würden, nach welchem auch das Inland ohne entsprechende tarifarische Unterstützung konkurriert. Ist dies nicht der Fall, so stellt jene Förderung des Transitverkehres eine Maßregel dar, welche inländische Verkehrsinteressen nicht verletzt, den inländischen Bahnen den Wettbewerb mit fremden Verkehrswegen erleichtert und oft erst ermöglicht, dadurch aber die heimische Finanzpolitik wesentlich unterstützt[1].

Erwähnt mag werden, daß für den Verkehr ab Mannheim, wie fast in allen hier besprochenen Tarifen, die gleichen Ausnahmesätze bestehen wie für Ludwigshafen; bezw. daß Ludwigshafen, wie dies schon beim Steinkohlenverkehr des näheren erörtert wurde, aus Gründen der Knotenpunktkonkurrenz seiner Frachtberechnung die geringere Zahl der Tarifkilometer ab Mannheim zu Grunde legen mußte.

Auffallend ist es, daß die Sätze dieses A.T. Nr. 9 sich in den Frachten für Singen sehr stark den Getreidetransittarifen nähern, während sie für Basel und Waldshut noch erheblich über den Transitsätzen bleiben.

[1] Vgl. die einschlägigen Bemerkungen am Schluß des Abschnittes II, S. 365.

Charakteristisch für die Tarif- und Finanzpolitik nicht nur der badischen und pfälzischen, sondern der meisten Bahnverwaltungen ist die Ausdehnung des Getreide-Ausnahmetarifs auf transitierende Mühlenfabrikate in der Relation Konstanz nach Ludwigshafen-Mannheim. Die badischen und pfälzischen Bahnen fördern dadurch ihr finanzielles Interesse, ohne die heimische Mühlenindustrie zu schädigen; ganz besonders dürfte durch derartige Maßnahmen die Ausnützung des Wagenparkes gefördert werden. Wie sich im Gegensatze hiezu Bahnverwaltungen und Handelsvertretungen des Untersuchungsgebietes entschieden und erfolgreich dagegen verwahren, daß aus dem Nordosten Deutschlands Mühlenfabrikate mit Hilfe besonderer Tarifvergünstigungen nicht etwa dem Transit durch ihr Gebiet, sondern dem Verbrauche in ihrem Gebiet zugeführt werden, mag nachstehender Vorgang zeigen.

Im Jahre 1887 [1] machten die preußischen Eisenbahndirektionen Berlin und Erfurt den Versuch, für Mehlsendungen von Stettin und Berlin nach Mannheim sehr ansehnliche Minderungen der Bahnfrachten (von etwa 100 Mk. pro 10 t) zu erlangen. Gegen diesen Vorschlag erhob sich heftiger Widerstand in den Kreisen der süddeutschen Müllerei und Landwirtschaft, sowie bei den Interessenten der Rheinschiffahrt, welche geltend machten, daß durch so weitgehende Ermäßigungen die Bahnfracht der Wasserfracht vollkommen gleich gestellt und daß dadurch der Wettbewerb der Rheinschiffahrt erschwert werde. Man befürchtete, daß diese einseitige Begünstigung der norddeutschen Konkurrenz erdrückend auf Süddeutschland wirken, und daß man eine noch mehr einschneidende Ermäßigung der Getreidefrachten von Nord- nach Süddeutschland gewärtigen müsse, wenn schon das fertige Produkt eine solche tarifarische Begünstigung erfahre.

Die Handelskammern Badens ersuchten die badische Bahnverwaltung, allen Einfluß gegen jenes Vorhaben aufzubieten. Sollte dasselbe aber doch zur Verwirklichung kommen, so müßten die badischen Handelsplätze für die Reexpedition des Mehles nach Süden die gleiche Frachtvergünstigung erhalten, wie Stettin und Berlin nach Mannheim. Da mehrere süddeutsche Bahnverwaltungen Einspruch erhoben, zogen die Direktionen Berlin und Erfurt ihren Antrag zurück.

Einige Momente dieses Vorganges mögen kurz hervorgehoben werden. Zunächst die von Schiffahrtsinteressenten häufig gebrauchte Klage über die „Gleichstellung der Bahnfrachten mit der Wasserfracht“, d. h. Herabsetzung der Bahnfracht bis auf den Stand der Wasserfracht. In dem oben ge-

[1] Näheres s. Jahresbericht der Handelskammer Mannheim für 1887.

geschilderten Falle ist allerdings der Eindruck nicht von der Hand zu weisen, daß es sich um eine Maßregel zu Gunsten der norddeutschen Bahnen, Müller und Landwirte handelte, die den süddeutschen Produzenten und der Rheinschiffahrt wenig förderlich gewesen wäre. Allein die Schiffahrtinteressenten gehen doch zu weit, wenn sie die Gleichheit von Bahn- und Wasserfrachten unter allen Umständen als verwerfliche Konkurrenz bezeichnen.

Zu welcher Verkennung der Sachlage dies führen kann, mag folgendes Beispiel zeigen.

Die Fracht für Eisenwaren des Sp.T. II von Aschersleben nach Stettin (305 km) betrug 1894 1,19 Mk. pro 100 kg. Die Kombination aus Bahnfracht bis Magdeburg und Wasserfracht bis Stettin (im ganzen 401 km) stellte sich dagegen damals auf 1,41 Mk. Der Umstand, daß die Wasserfracht teuerer ist, erklärt sich teils aus der größeren Wegstrecke, die auf dem Wasserweg zurückgelegt werden muß, teils aus den Kosten des Umschlages von Bahn auf Schiff und aus anderen Nebenkosten, die beim Bahntransport entfallen. Wenn nun hier Schiffahrtsinteressenten über Konkurrenz der Bahn klagen — wie dies thatsächlich geschehen ist[1] — so übersehen sie wohl vor allem, daß es sich um den normalen Sp.T. II handelt: sie übersehen ferner, daß es nicht selten Wasserstraßen giebt, welche durch ungünstige natürliche Verhältnisse — wie z. B. große Mehrlänge ihres Laufes — weniger wettbewerbsfähig sind, daß aber für die Bahn keine Veranlassung vorliegt, im Bereiche derartiger Wasserwege ihre normalen Frachtsätze zu Gunsten der Schiffahrt zu erhöhen, was jene Klage indirekt zu verlangen scheint.

Des weiteren ist bemerkenswert, daß der Widerstand der badischen Interessenten gegen die preußische Anregung geschwunden wäre, wenn man für die norddeutschen Mehlsendungen die Reexpeditionsbefugnis gewährt hätte, d. h. wenn der Importtarif zu einem Transittarif geworden wäre. Letzterer hätte der badischen Produktion keine Konkurrenz, den badischen Bahnen aber Mehrtransporte gebracht.

Hier liegt also wieder eine Begünstigung der Eisenbahndurchfuhr, eine Abwehr der Bahneinfuhr vor.

Auffallend kann es erscheinen, daß große Hafenplätze, wie Mannheim etc. auf die Förderung der Bahneinfuhr nicht selten weniger bedacht zu sein scheinen, als auf die Hebung der Wasserzufuhr. Die Ursache hierfür dürfte vielleicht darin zu suchen sein, daß der Großhandel bei günstigen Frachtkonjunkturen die Möglichkeit hat, wenigstens zeitweise durch den Wasserbezug viel größeren Gewinn zu erzielen als beim Bahnbezug. So giebt z. B. wie schon früher erwähnt wurde, die Handelskammer Mannheim[2] selbst an, daß

---

[1] Sitzung des Deutschen Central-Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt vom 9. April 1897.

[2] Jahresbericht für das Jahr 1895, S. 56.

der dortige Kohlenhandel die Saarkohle wenig beachtet, da die Gewinnchance nur klein sei.

In dem speciellen, vorher geschilderten Fall des Widerstandes gegen verbilligte Mehleinfuhr auf der Bahn nach Mannheim dürfte auch die Erwägung mitgesprochen haben, daß die Getreidezufuhr auf dem Rhein geringer werden muß, wenn das fertige Fabrikat in größerer Menge auf der Bahn eingeführt wird.

Im S.WD. V.G.T. vom 1. März 1887 ist zu erwähnen A.T. Nr. 5 für Getreide (anfangs auch für Mühlenfabrikate; für diese aber mit 1. September 1888 aufgehoben).

Die Bestimmungen und Frachtsätze sind die gleichen wie früher. (V.G.T. von 1881. Nachtrag VI von 1. Oktober 1883 und XVI vom 1. November 1886).

Im Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1890 erscheint A.T. Nr. 8 für Getreide, der die Sätze des Tarifs von 1881 unverändert übernimmt.

Von Ludwigshafen nach	A.T. Nr. 8 von 1887 Mk.	Zum Vergleiche die Sätze des T.T. für Auslandgetreide vom	
		10. August 1885 Mk.	20. Mai 1890 Mk.
Basel	0,96	0,83 loco 0,70 transit	0,83 0,70
Konstanz	1,13	1,12	—
Singen, loco	1,09	1,07	—
Singen, transit	1,04	1,02	—
Waldshut	1,14	1,01	—

Der Verbandsgütertarif für den badisch-pfälzischen Verkehr vom 1. Februar 1896 enthält A.T. Nr. 8 für Getreide aller Art (aber nicht Mühlenfabrikate). Derselbe bringt für den Getreideverkehr, der von den großen Centren Mannheim und Ludwigshafen ausgeht, kleine Verbilligungen, welche dem Inlandverkehr und dem Transitverkehr nach der Schweiz annähernd gleichmäßig zu Teil werden. Die Sätze sind:

Von Ludwigshafen nach	Ausnahmetarif vom	
	1. Februar 1896 Mk.	1. Juli 1890 Mk.
Basel (Bad. Bahn)	0,95	0,96
Konstanz	1,10	1,13
Singen, loco	1,05	1,09
Singen, transit	1,00	1,04
Waldshut	1,12	1,14

Unter den Nachträgen zum Verbandstarif von 1896 bringt Nachtrag I vom 1. August 1896 für A.T. Nr. 8 (Getreide) die Einbeziehung von Speyer-Hafen; dieser A.T. gilt also nunmehr auch für den Versand von Speyer.

Was den geringen Unterschied zwischen den Sätzen ab Ludwigshafen und ab Speyer anlangt, so kann auf das Bezug genommen werden, was im Kapitel über Kohlenverkehr von der gleichen Erscheinung gesagt wurde.

Auch hier liegt bei Ludwigshafen eine Wirkung der Knotenpunktkonkurrenz vor, die bei Speyer entfällt. Rank[1] bezeichnet diese Erscheinungen dann als berechtigt, wenn sie der Bahnverwaltung durch natürliche Verhältnisse — wie sie hier vorliegen — aufgezwungen werden; er hält sie dagegen dann für unberechtigt, wenn sie durch vollkommen freie Entschließung der Bahn herbeigeführt werden.

Rank schließt daraus, daß eine Rückwirkung oder sonst eine Übertragung differentieller Tarife zwischen den Endpunkten einer Linie, welche ihren Grund in Verhältnissen haben, die von der betreffenden Bahnverwaltung nicht geändert werden können, auf andere Stationen der Linie nur dann mit Recht verlangt werden kann, wenn bei solchen Zwischenstationen die gleichen Verhältnisse vorliegen, die bei den Endpunkten zu dem Ausnahmetarif Veranlassung gegeben haben[2].

Vom Standpunkte der Rheinschiffahrt aus betrachtet, wirkt diese Tarifierung, welche wegen der Zwangslage der Bahnverwaltung nicht als Konkurrenz gegen die Rheinschiffahrt betrachtet werden darf, in dem Sinne, daß sie der Schiffahrt und deren Umschlag keinen Anreiz giebt, sich über Ludwigshafen hinaus stromaufwärts auszudehnen; denn die Bahnfrachten ab Speyer sind gegenüber den Ludwigshafener Bahnfrachten entweder nicht oder nur ungefähr um den Betrag der Wasserfracht Ludwigshafen-Speyer billiger; die gesamten Frachtkosten nach dem südlichen Baden rc. bleiben daher ungefähr gleich, ob nun der Umschlag in Ludwigshafen oder in Speyer erfolgt. Da aber Ludwigshafen vom Handel wesentlich bevorzugt wird und ungleich vollkommenere Umschlags- und Lagerungsgelegenheit bietet, ist es bei der centralistischen Tendenz des Getreidegroßhandels und bei der vorbeschriebenen Tarifierung nicht wahrscheinlich, daß das auf dem Rhein kommende Getreide von den Sätzen ab Speyer-Hafen einen erheblichen Gebrauch macht. Für pfälzisches Getreide dagegen, bezw. dessen Ausfuhr nach Süden kann die Einbeziehung Speyers in den Ausnahmetarif günstig wirken.

---

[1] Rank a. a. O.

[2] S. hiezu auch Zeitung d. Ver. deutsch. Eisenbahnverwaltungen 1878 S. 1152 über die Beschlüsse des volkswirtschaftl. Kongresses in Posen.

Nachstehend folgen die Sätze des besprochenen A.T. Nr. 8:

Nach:	Von Ludwigshafen:	Von Speyer Hafen:
Basel (Bad. B.)	0,95 Mk.	0,93 Mk.
Konstanz	1,10 „	1,11 „
Singen, loco	1,05 „	1,02 „
Singen, transit	1,00 „	— „
Waldshut	1,12 „	1,14 „

Im Nachtrag II vom 1. Februar 1897 erscheint eine Maßnahme, welche im Wege der Ausnahmetarifierung die Ausfuhr des inländischen Getreides in jene Auslandgebiete fördert, nach welchen billige Durchfuhrtarife bestehen.

Dies geschieht durch den A.T. Nr. 40 für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate im Verkehr von pfälzischen Stationen zur Ausfuhr nach der Schweiz und Vorarlberg. Die Sätze gelten auch bei Umkartierung in Basel oder bei Reexpedition (mit sechsmonatlicher Einlagerungsfrist) daselbst.[1]

Nachstehende Zusammenstellung mag ersehen lassen, welche Stellung nunmehr die Tarifpolitik der Bahnen zu dem gleichen Produkte, *je nach der Herkunft* desselben, nimmt.

	A.T. Nr. 40 v. 1. II 1897 für pfälzisches Getreide zur Ausfuhr nach der Schweiz Mk.	A.T. Nr. 8 für Getreide vom 1. II. 1896 Mk.	Transittarif für Getreide von Seehäfen vom 20. Mai 1890. Mk.
Ludwigshafen-Basel . .	0,80	0,95	0,83[2] transit 0,70[2] trans. Westschweiz
„ -Konstanz .	0,86	1,10	—
„ -Singen .	0,82	1,00	—
„ -Waldshut	0,87	1,12	—

Zu erwähnen sind endlich noch die zwischen pfälzischen und badischen Bahnen vereinbarten, sogen. *Übernahmetarife* für die Beförderung von Getreide, welches von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen und von da nach den im Tarif angegebenen Bodenseeuferstationen, nach Stationen der Schweizer Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen transportiert wird, mit Umkartierung der Sendungen in Konstanz, Station der badischen Staatseisenbahnen.

---

[1] Über die Wirkung dieses auf fallender Staffel beruhenden A.T. für das Elsaß, insbesondere für Straßburg, s. S. 477/478.

[2] via Lauterburg-Hüningen, also auf elsäss. Bahnen; die Frachten der 1. und 2. Spalte beziehen sich auf pfälzisch-badische Linien.

Tarif vom 1. Oktober 1884.

Ab Ludwigshafen nach:		Zum Vergleich T.T. v. 1. X. 1884
Bregrenz	1,36 Mk. pro 100 kg	1,46 Mk.
Friedrichshafen	1,12 „	—
Rorschach	1,68 fr.	1,76 fr.
St. Gallen	1,93 „	1,94 „

Tarif vom 15. August 1885.

Ab Ludwigshafen nach:

Bregenz	1,32 Mk.
Friedrich=hafen	1,08 „
Rorschach	1,63 fr.
St. Gallen	1,88 „

Übernahmetarif vom 15. Juli 1886.

Ab Ludwigshafen nach:

Bregenz	1,32 Mk.
Friedrichshafen	1,08 „
Rorschach	1,63 fr.
Romanshorn	1,56 „
Chur	2,40 „
St. Gallen	1,88 „

Im S.W.D. V.G.T. vom 1. Juli 1892 für den Verkehr zwischen den Bahnen in Elsaß=Lothringen, der Wilhelm=Luxemburg und der Pfalzbahn findet sich u. a. A.T. Nr. 8 für Getreide ꝛc. (Keine Mühlenfabrikate).

Ludwigshafen=Basel (R.B.) . . . . 0,96 Mk.

Der gleiche Satz, wie im badisch=pfälzischen Verkehr. Auch für Stationen vor Basel, wenn Sp.T. I hier höhere Frachten ergiebt.

Unter Aufhebung des vorgenannten V.T. erscheint mit Gültigkeit vom 1. Mai 1895 ein neues Heft, welches A.T. Nr. 8 für Getreide ꝛc. (nicht Mühlenfabrikate) enthält:

Ludwigshafen=Basel (R.B.) 0,95 Mk. (gegen 1,29 Mk. des Sp.T. I).

Ludwigshafen=Straßburg ist im Tarif nicht vorgetragen, der überhaupt nur oberelsässische Stationen enthält, und zwar jene, für welche der Sp.T. I höhere Frachtsätze ergeben würde als der Satz für Basel beträgt.

Nachtrag IV vom 1. März 1897 zum V.G.T. für den pfälzisch=elsässischen Verkehr vom 1. Mai 1895 enthält für A.T. Nr. 8 (Getreide)

die Bestimmung, daß die Station Speyer-Hafen in dem A.T. mit u. a. folgendem Satze aufgenommen wird: Speyer-Basel R.B. 0,93 Mk. Die Beziehung Speyer-Straßburg erscheint nicht.

Der gleiche Nachtrag IV vom 1. März 1897 enthält A.T. Nr. 40 Getreide und Mühlenfabrikate.

Für den Versand pfälzischer Stationen nach Basel transit zur Ausfuhr nach der Schweiz, also die gleiche Förderung des einheimischen Absatzes, wie sie im II. Nachtrag vom 1. Februar 1897 zum V.G.T. von 1896 im badisch-pfälzischen Verkehr schon erschien.

Frachtsätze:	102—104 km	0,57 Mk. pro 100 kg	259—265 km	0,80 Mk. pro 100 kg
	154—160 "	0,65 " " 100 "	332—328 "	0,89 " " 100 "
	224—230 "	0,75 " " 100 "		

Ludwigshafen-Basel 0,80 Mk.

Nachtrag V vom 1. August 1897 zum S.W.D. V.T. (Pfalz-Elsaß ꝛc.) vom 1. Mai 1895 enthält A.T. Nr. 40 für Getreide zur Ausfuhr (auch Mühlenfabrikate).

Von pfälzischen Stationen nach Basel transit zur Ausfuhr nach der der Schweiz und darüber hinaus nach österreichischen, schweizerischen, französischen, italienischen Stationen. Die Frachtsätze werden im Wege der nachträglichen Ausgleichung auch mit sechsmonatlicher Reexpeditionsfrist in Basel gewährt.

Besonderer Frachtsatz: Ludwigshafen-Basel (R.B.) transit 0,80 Mk. (Sp.T. I 1,30 Mk.)

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Nachtrag VI vom 1. Dezember 1899 zum Tarifheft vom 1. August 1887 enthält im A.T. Nr. 12 für Getreide[1] nachfolgende Sätze.

Ludwigshafen (Mannheim)-Romanshorn 160 cts.
-Rorschach 176 "

Zum Vergleich hiermit mögen einige Normalfrachtsätze mitgeteilt werden:

Von Ludwigshafen	Sp.T. I[2]		Sp.T. II		Sp.T. III	
nach:	a	b	a	b	a	b
Romanshorn	235	212	233	171	172	115
Rorschach	253	228	249	185	187	125

[1] Mühlenfabrikate sind seit 1888 aus dem A.T. gestrichen.

[2] Über die Bedeutung der Abteilungen a und b s. im Kapitel über Steinkohlen.

Das Tarifheft vom 1. August 1895 enthält u. a. A.T. Nr. 12 für Getreide (gilt nur nach der Schweiz).

Von	Nach Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen
Ludwigshafen	157	173	241	191 cts.

Nachtrag I vom 15. April 1897 enthält den neuen A.T. Nr. 12 für Getreide ꝛc. und zwar:

I. Abteilung. Getreide, Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Ölsaaten.
II. „ Getreide (Buchweizen, Mais ꝛc.) Getreideabfälle, Ölsaaten.
III. „ Malz.
IV. „ Mühlenerzeugnisse (die seit 1888 gestrichen waren).

Der A.T. gilt nur für Sendungen, welche zur Einfuhr in die Schweiz an den deutsch-schweizerischen Übergangsstationen verzollt werden. Von den Sätzen seien erwähnt:

Von Ludwigshafen (Mannheim) nach:	I.	II.	III.	IV. Abt.
Romanshorn	128	157	128	128 „
Rorschach	144	173	144	144 „
Chur	212	241	212	231 „
St. Gallen	162	191	162	162 „

A.T. Nr. 12 für Getreide des neuen Tarifheftes vom 1. Januar 1899. Bedingungen wie früher.

Von Ludwigshafen (Mannheim) nach:	I.	II.	III.	IV. Abt.
Romanshorn	128	157	128	128 „
Rorschach	144	173	144	144 „
Chur	212	241	212	221 „
St. Gallen	162	191	162	162 „

A.T. Nr. 12 ist ohne Änderung in den neuen Tarif übergegangen.

Transittarife für Getreide im Südwestdeutsch-schweizerischen Eisenbahnverband, sofern die Sendungen von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen a. Rh. und von da nach den Stationen der schweizerischen Centralbahn, der Gotthardbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Emmenthalbahn und der Westschweizerischen Bahnen transportiert (réexpediées) werden.

1. Tarif. Gültig vom 1. Februar 1885.

Von Ludwigshafen nach Chiasso	642	Tarifkilometer	281 cts.
„ „ „ Genf	509	„	252 „

Unter Aufhebung des vorgenannten Tarifs tritt für Getreide und Reis ein neuer Transittarif mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1885 ab in Kraft:

Von Ludwigshafen nach	Chiasso	642	Tarif-km	281 cts.
" " "	Genf	509	"	236 "

Die von den deutschen Bahnen eingerechneten Anteile sind nicht bekannt. Wahrscheinlich sind die gleichen Sätze eingerechnet, wie in den entsprechenden Tarifen des südwestdeutschen Verbandes für die Grenzübergangsstationen.

Die aufgeführten Tarife weisen nach, daß die Tarifpolitik der Bahnverwaltungen:

1. die Ausfuhr inländischen Getreides fördert;
2. dem Transit fremden Getreides teilweise mäßige, teilweise überhaupt keine Bevorzugung vor der eigenen Getreideausfuhr zu Teil werden läßt;
3. der Einfuhr auswärtiger Brotfrüchte und Mühlenfabrikate zum Verbrauch im Inlande dagegen tarifarische Ausnahmeunterstützungen so wenig als möglich gewährt.

Was endlich die verkehrspolitischen Beziehungen der Oberrheinhäfen zu einander anlangt, so ist zunächst daran zu erinnern, daß seit 1886 die Tarife für Frankfurt, Mainz, Kastel, Mannheim, Ludwigshafen ꝛc. auf einheitlichen Grundlagen erstellt sind. Die Beziehungen zwischen Mannheim, Ludwigshafen und Speyer zu berühren, war schon bei Besprechung der Knotenpunktkonkurrenz (Seite 415) und der sogenannten Rückwirkung Gelegenheit geboten.

Es erübrigt daher nur, das Verhältnis Straßburgs zu Mannheim-Ludwigshafen anzudeuten. Tarife für Straßburg waren dem Verfasser leider nicht zugänglich; immerhin geben aber auch die Jahresberichte der Straßburger Handelskammer einigen Einblick in die Sachlage.

Der Bericht für 1898 sagt hierüber[1]: „Was nun den Getreideumschlagverkehr betrifft, so liegen die Verhältnisse hier weit ungünstiger als im Kohlenverkehr. Unsere wiederholten dringenden Vorstellungen bei

---

[1] Denkschrift vom 5. November 1898, dem k. pr. Staatsminister v. Thielen, bei seiner Anwesenheit in Straßburg von der Handelskammer vorgelegt. Handelskammerbericht 1898 S. 17 ff.

der kaiserlichen Generaldirektion um Wiederherstellung der durch das Inkrafttreten des Ausfuhrstaffeltarifs vom 1. Januar 1897 verloren gegangenen Gleichheit der Einheitsätze im Verkehr ab Mannheim und ab Straßburg haben bisher zu einem günstigen Resultate nicht führen können, da anscheinend auch hier mit der ablehnenden Haltung der badischen Bahnverwaltung zu rechnen ist. . . . . Denn nach den bedeutenden Centren der Ostschweiz, wie Zürich und Winterthur, beträgt der Frachtvorsprung Straßburgs gegenüber Mannheim nur ca. 11 bezw. 13 Mk. pro Waggon, während derselbe mit Rücksicht auf die höhere Schiffsfracht nach Straßburg mindestens 21 Mk. betragen müßte." Die Handelskammer bittet den Minister, in dieser für die Entwicklung des Straßburger Hafenverkehrs überaus wichtigen Frage keinen Schritt unversucht zu lassen, der eine Verbesserung der bestehenden Tarifverhältnisse anbahnen und es Straßburg gestatten würde, im Getreideverkehr nach der Schweiz den Wettbewerb mit den übrigen Rheinhäfen aufzunehmen.

Viertes Kapitel.

Handel, Verkehr und Frachtsätze von Petroleum.

Hier gilt das Gleiche, was im dritten Kapitel über Getreide gesagt wurde. Die nachstehenden Angaben sollen nur in aphoristischer Weise einen Überblick über das reiche Feld geben; der beschränkte Raum gestattet es nicht, in Einzelheiten einzugehen, macht es sogar notwendig, auf eine Reihe von Schlußfolgerungen hier zu verzichten.

Da die Vorgänge in Südwestdeutschland im engsten Zusammenhange mit der Entwicklung des Verkehrs in den deutschen Seehäfen stehen, so mußte wenigstens in den statistischen Tabellen dieser Zusammenhang angedeutet werden.

Auch hier würden viele Angaben über Verkehrsverschiebungen 2c. tote Zahlen bleiben, wenn nicht in kurzen geschichtlichen Notizen ein Überblick über die Gesamtlage gegeben würde. Erst dadurch finden manche Vorgänge im engeren Gebiet dieser Untersuchung ihre Erklärung.

Zunächst folgen einige statistische Tabellen:

Allgemeine Notizen über Petroleumverkehr und Petroleumpreise.

Nach der Statistik des Deutschen Reiches; Hamburgs Handel und Schiffahrt 1898. II. 20; den Jahresberichten über die Betriebsergebnisse der preußischen Eisenbahnen; den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reiches. 1898. I.

	Deutsche Petroleumeinfuhr im Specialhandel	Von der deutschen Einfuhr kommen aus		Petroleumanfuhr in den deutschen Seehäfen		Petroleumdurchgang a. d. Rhein bei Emmerich (Petrol. u. andere Mineralöle)	Bahnversand an Petroleum		Petroleumpreise für 1 dz mit Faß			
									Amerikanisches white raffiniert			Russisches Nobel.
		den Vereinigten Staaten	Rußland	Bremen (roh und gereinigt)	Hamburg (raffiniert)		der Seehafenbezirke	des Rheinhafenbezirkes Ruhrort-Duisburg	Bremen unverzollt	Hamburg unverzollt	Frankfurt verzollt	Lübeck verzollt
	t	t	t	t	t	t	t	t	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1882	342 510	—	—	199 086		34 459	—	—	14,3	14,7	17,09	—
1883	370 305	—	—	154 845	Im Durchschnitt 1881–1890	49 106	—	—	15,5	15,8	18,16	—
1884	462 545	—	—	121 906		51 670	—	—	15,2	15,7	18,09	—
1885	482 189	—	—	103 365		72 035	192 013	4 511	14,5	14,9	17,23	—
1886	438 395	—	—	100 450	133 900	112 835	165 471	14 303	13,1	13,6	18,22	—
1887	509 399	—	—	136 039		94 232	207 834	6 579	12,5	12,7	17,32	22,0
1888	564 172	—	—	146 292		87 236	232 027	8 813	14,7	14,8	20,10	22,0
1889	625 668	—	—	176 500		99 063	222 476	12 980	13,7	14,0	20,37	22,7
1890	646 804	—	—	180 419		102 108	241 852	6 649	13,3	13,4	17,76	22,0
1891	675 528	—	—	139 490	Durchschnitt 1891–95 90 705	148 621	184 663	15 779	12,6	12,9	19,03	22,2
1892	743 433	—	—	103 245		212 401	208 773	25 396	11,1	11,7	17,88	21,0
1893	765 100	—	—	130 491	79 662	219 102	183 960	33 660	9,5	9,8	15,90	19,4
1894	785 102	757 414	23 209	139 214	94 976	269 559	178 430	21 176	9,7	10,0	15,60	18,5
1895	811 058	749 258	55 078	119 892	130 887	218 252	—	—	13,5	13,6	19,18	22,0
1896	853 642	787 629	43 122	111 649	146 034	339 788	163 973	28 750	12,4	12,5	17,96	20,4
1897	946 344	873 211	44 809	88 882	208 253	238 773	181 745	33 539	10,7	10,5	16,23	18,7
1898	954 646	872 942	61 339	93 864	304 666	279 527	—	—	12,1	11,8	18,81	19,2

Anmerkung: Man beachte die Verschiebung im Verhältnis der Preise von Bremen und Hamburg; vgl. hiemit die Verkehrszahlen beider Plätze und die geschichtlichen Notizen.

Zur Entwicklung des Petroleumverkehrs in Südwestdeutschland.

Nach den Jahresberichten der badischen Eisenbahnverwaltung: nach den Jahresberichten der pfälzischen Eisenbahnen; nach den Jahresberichten der Handelskammern Mannheim, Frankfurt und Straßburg; nach der Statistik des Deutschen Reiches.

Über den Mannheimer Verkehr siehe noch die Spezialübersicht mit Ausscheidung von Ankunft- und Abgangsverkehr.

	Gesamt-Petroleumverkehr der Eisenbahnen		Petroleumverkehr				
			Mannheims		Ludwigshafens	Straßburgs zu Wasser	
	badischen	pfälzischen	zu Wasser (im ganzen)	auf der Bahn	zu Wasser (Anfuhr)	Anfuhr	Abfuhr
1875	—	—	4 238	15 112	—	—	—
1882	—	—	12 628	11 837	—	—	—
1883	34 464	—	23 450	18 563	151	—	—
1884	39 797	—	23 410	22 398	159	—	—
1885	41 179	—	25 130	20 282	1 638	—	—
1886	53 111	—	38 881	30 346	3 839	—	—
1887	55 801	—	27 863	33 709	8 461	—	—
1888	56 582	—	29 891	29 995	3 068	—	—
1889	57 953	10 502	28 897	33 541	6 010	—	—
1890	63 839	11 729	36 739	44 093	5 098	—	—
1891	98 186	11 959	67 017	87 710	351	—	—
1892	132 533	8 107	114 772	123 563	784	—	—
1893	134 980	8 840	128 616	121 181	1 517	186	—
1894	146 870	10 133	123 609	129 739	952	7 771	4 652
1895	135 684	11 726	120 037	120 793	482	15 621	10 304
1896	140 523	11 880	131 766	123 872	915	12 929	6 563
1897	140 682	14 508	128 103	117 927	1 284	19 311	13 532
1898	149 442	18 814	138 538	121 301	1 894	16 442	10 900

Anm.: Der Petroleumversand Ludwigshafens hat seit 1899, d. h. seitdem eine Niederlassung der Pure oil Company dortselbst besteht, stark zugenommen. S. die geschichtl. Notizen.

	Badens Petroleumversand nach						Bahnempfang Badens von		Petroleumanfuhr zu Berg auf dem Rhein in	
	der Schweiz	Elsaß-Lothringen	Italien	Frankreich	Württemberg	Bayern ohne Pfalz	Weserhäfen	Elbhäfen	Mainz	Frankfurt
1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	4 145	141
1883	763	2 099	—	1 126	5 787	802	4 782	100	5 128	272
1884	1 100	1 848	—	1 379	7 540	772	3 386	20	5 055	193
1885	6 627	1 406	10	287	7 123	945	3 729	10	9 468	203
1886	8 663	1 469	—	60	7 939	4 239	3 456	31	8 640	547
1887	10 396	1 180	12	46	8 166	2 019	2 657	50	7 827	1 282
1888	10 075	1 597	29	7	6 659	1 720	2 163	81	7 045	1 829
1889	9 421	2 037	—	13	7 816	1 822	3 716	71	7 130	1 654
1890	6 502	4 003	10	33	9 376	2 989	2 756	28	8 213	2 454
1891	11 922	7 866	—	12	13 316	11 991	3 403	21	6 938	1 827
1892	20 754	10 456	—	244	16 385	14 126	1 899	29	6 953	1 985
1893	20 429	9 004	12	1 167	17 448	25 780	2 689	30	15 166	2 163
1894	20 481	7 351	—	1 983	19 387	31 736	2 421	27	19 005	2 239
1895	—	—	—	—	—	—	—	—	17 670	2 253
1896	20 227	5 612	—	359	19 397	30 125	634	50	23 148	4 954
1897	19 579	5 394	9	664	19 908	31 498	525	696	17 835	8 753
1898	25 062	6 409	—	544	19 735	32 312	331	987	21 440	12 939

Anm.: Die Rheinfrachten für Petroleum sind von den Getreide- und Kohlenfrachten nicht nennenswert verschieden.

Specialübersicht über den Mannheimer Petroleumverkehr.

	Petroleumverkehr von Mannheim				Gesamtverkehr
	Rheinverkehr		Bahnverkehr		
	Anfuhr	Abfuhr (Neckar)	Anfuhr	Abfuhr	
	t	t	t	t	t
1875	4 237	1	2925	12 187	19 850
1876	7 082	34	4476	11 709	23 268
1877	8 105	102	5047	8 725	21 979
1878	9 746	293	1296	8 925	24 759
1879	10 662	322	2358	10 510	23 853
1880	14 316	274	1571	11 924	28 085
1881	20 335	2 297	780	13 497	36 809
1882	11 533	1 095	—	11 837	22 466
1883	22 066	1 384	2199	16 364	42 013
1884	21 555	1 855	3301	19 097	42 507
1885	23 270	1 860	2476	18 806	46 411
1886	36 535	2 346	4037	26 309	69 227
1887	26 588	1 275	5490	28 219	61 572
1888	28 887	1 004	5189	24 806	59 886
1889	27 936	961	4524	29 017	62 438
1890	35 528	1 211	4170	39 923	80 832
1891	66 059	958	9160	78 550	154 727
1892	113 877	895	4415	119 148	238 335
1893	125 554	3 062	6449	114 732	249 797
1894	117 162	6 447	6040	123 699	246 347
1895	112 398	7 639	6792	114 001	240 831
1896	118 818	12 948	4153	119 719	255 638
1897	117 690	10 413	5470	112 457	246 030
1898	124 490	14 048	4931	116 370	259 839

Petroleumeinfuhr in die Schweiz.

Jahr	Gesamte Petroleum-einfuhr in die Schweiz	Hievon werden bezogen über bezw. aus				
		Deutsch-land	Österreich-Ungarn	Italien	Frankreich	
1880	225 094	142 757	9 913	5 044	67 380	
1881	259 013	161 428	13 554	6 866	77 170	
1882	278 574	171 761	10 346	7 273	89 194	brutto
1883	268 423	65 173	13 395	5 155	84 700	
1884	331 326	198 803	19 391	17 142	95 990	
1885	270 027	58 106	4 855	6 884	5 982	
1886	319 509	90 076	1 738	6 956	2 538	
1887	327 821	86 716	5 713	10 368	3 271	
1888	362 092	80 767	19 321	9 586	3 176	
1889	365 771	96 866	25 227	6 539	1 516	
1890	377 493	101 548	15 046	3 732	3 643	
1891	401 397	55 648	11 414	6 159	5 481	
1892	442 300	—	—	—	—	netto
1893	477 224	470	1 154	—	11	
1894	489 015	464	568	—	1	
1895	514 389	612	1 782	—	—	
1896	573 701	656	51 262	—	—	
1897	601 333	632	45 477	—	—	
1898	593 954	307	7 336	—	2	

Anm.: Über die Grundlagen der schweizerischen Handelsstatistik siehe die Bemerkung im Kapitel über Kohlenverkehr S. 428; siehe auch die Angaben über Bahnversand Badens nach der Schweiz.

Frachtsätze und tarifarische Bestimmungen für den Petroleumverkehr im südwestdeutschen und südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr.

Nachtrag V vom 1. September 1883 zum S.W.D. V.G.T. vom 1. Oktober 1881 bringt u. a. den wichtigen A.T. Nr. 8 für Petroleum und Naphta in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg. Von den Frachtsätzen seien erwähnt:

Ludwigshafen-Basel	1,08	Mk. pro	100 kg
„ -Kehl	0,87	„ „	100 „
„ -Konstanz	1,33	„ „	100 „
„ -Offenburg	0,85	„ „	100 „
„ -Singen, loco . . .	1,30	„ „	100 „
„ -Singen, transit . .	1,24	„ „	100 „
„ -Waldshut	1,33	„ „	100 „
„ -Würzburg, loco . .	0,72	„ „	100 „
„ -Würzburg, transit .	0,66	„ „	100 „

Die gleichen Frachtsätze gelten ab Mannheim. Der vorstehende A.T. ist auf den Versand ab Ludwigshafen-Mannheim beschränkt. Ähnlich wie der Getreidehandel verlangt auch der Großhandel in Petroleum eine Centralisierung der Hauptmärkte, besonders wegen der teuren Tankanlagen ꝛc. Es liegt also auch nur für die wenigen großen Petroleumstapelplätze ein Bedürfnis für Ausnahmetarife vor.

Der Petroleumverkehr weist ferner die Eigentümlichkeit auf, daß bei ihm der Einfluß der Frachtpreise besonders begrenzt ist, daß die Maßregeln der Verkehrspolitik hier verhältnismäßig wenig wirksam sind und die Taktik gewisser großer Importfirmen wegen deren Einfluß auf die Preisgestaltung nicht wesentlich zu beeinflußen vermögen. Ein Beweis dafür ist in der Thatsache gegeben, daß Bayern von dem billigsten Wege direkt über die Seehäfen wenig Gebrauch macht und fast seinen ganzen Bedarf auf dem im Durchschnitt etwas teureren Wege über Mannheim deckt[1].

Nachtrag IX vom 1. Juni 1884 enthält die besonderen Bestimmungen zum A.T. Nr. 8 für Petroleum und Naphta (siehe Nachtrag V vom 1. September 1883). Diese Bestimmungen sind für die weiteren Betrachtungen so wichtig, daß das Wesentlichste ihres Inhaltes kurz angegeben werden soll.

Der Satz für Basel transit ist für solche Sendungen anzuwenden, welche in Ludwigshafen (Mannheim) mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Jura-Bern-Luzern Bahn, der schweizerischen Centralbahn, nach westschweizerischen Bahnen und darüber hinaus zur Aufgabe gelangen und in Basel umexpediert werden.

Der Ausnahmesatz nach Basel findet auch Anwendung auf die in Cisternenwagen zur Beförderung gelangenden Petroleumsendungen, welche nach Umfüllen in Fässer nach den erwähnten schweizerischen Stationen weiter gehen. Solche Sendungen sind schon bei der Abfertigung ab Ludwigshafen als für die Westschweiz ꝛc. bestimmt zu bezeichnen, und es muß dem bis Basel beförderten Nettogewicht ein um 25 % höheres Bruttogewicht (Taragewicht der Fässer = 20 % des Bruttogewichtes) für den Versand ab Basel nach der Westschweiz gegenüberstehen. Für das etwa fehlende Gewicht ist die Differenz zwischen dem zur Anwendung gelangten Transit-Frachtsatze von 0,88 Mk. und dem Frachtsatze für Basel loko (1,08 Mk.) mit 0,20 Mk. für 100 kg Nettogewicht zu entrichten.

---

[1] S. hierüber Heubach, Die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg bei Weiterführung der Mainkanalisierung. Denkschrift, herausgegeben vom Bezirksgremium Aschaffenburg. S. 42.

Im Nachtrag XV vom 1. Oktober 1886 wird im A.T. Nr. 8 für Petroleum und Naphta und für die Relation Ludwigshafen (Mannheim)-Basel (Badische Bahn) ein ermäßigter Transitsatz von 0,88 Mk. eingeführt. Die Voraussetzungen für die Anwendung dieses Tarifes sind die gleichen, wie sie im Nachtrag IX festgesetzt wurden.

Es ist sicher, daß in dieser Stärkung des Petroleumexportes über Mannheim-Ludwigshafen eine Gegenmine gegen die seit 1883 lebhaft gewordenen Bemühungen des Bremer Petroleumhandels um Tarifvergünstigungen vorliegt. Dieser Wettstreit ist so interessant und typisch für die grundverschiedenen verkehrspolitischen Interessen [1] von Norddeutschland und dem Südwesten des Reiches, daß eine kurze Schilderung angebracht sein dürfte.

Nachdem schon früher (1882) ein Wettstreit zwischen Bremen und Mannheim um die Petroleumversorgung Südwestdeutschlands im Sinne Mannheims damit geendet hatte, daß die Frachtsätze von Bremen im Verkehr mit Südwestdeutschland überall da, wo sie niedriger waren, als die entsprechenden Antwerpener Sätze, auf die Höhe der letzteren gebracht wurden, forderte der Petroleumhandel Bremens neuerdings seit 1883 Tarifbegünstigungen zu seiner Stärkung und zur Unterstützung nationaler Interessen. Man machte geltend, daß eine deutsch-nationale Wirtschaftspolitik darauf abzielen müsse, die ganze Petroleumversorgung Westdeutschlands über die norddeutschen Seehäfen zu leiten und die Konkurrenz der belgischen und holländischen Seehäfen zu erschweren. Zunächst wurde die Forderung gestellt, daß die Bahnfrachten für Petroleum von Bremen zum Rhein und nach Südwestdeutschland billiger erstellt würden, als die entsprechenden Sätze ab Antwerpen. Später präcisierten sich diese Wünsche in folgende Punkte: Man möge dem Petroleumhandel Bremens im Verkehr mit Rheinland-Westphalen, Südwestdeutschland, Bayern und den Übergangsstationen nach der Schweiz den sogenannten Silberpfennigtarif [2] gewähren.

Da die preußische Regierung sich 1887 sehr geneigt zeigte, diese Ermäßigungen als teilweises Entgelt für den Verzicht auf die zollpolitische Selbständigkeit der Hansastädte zu gewähren, entstand in den Rheinhäfen, deren Interesse naturgemäß sich mit dem der belgischen und holländischen Seehäfen größtenteils deckt, lebhafte Beunruhigung. Insbesondere wandte

---

[1] S. auch Landgraf, Die verkehrspolitische Mission Mannheims.

[2] 1 Pf. für die Centnermeile = ca. 2,2 Pf. pro tkm. In Art. 45 Z. 2 d. Reichsverfassung ist vom Petroleum nicht die Rede.

sich die Handelskammer Mannheim mit einer ausführlichen Darlegung an den königlich preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, in welcher sie nachzuweisen bemüht war, daß die beabsichtigte Tarifmaßregel ihren Zweck, den Petroleumhandel Bremens zu stärken, nicht erreichen, wohl aber den Rheinverkehr, an dem sehr große deutsche Kapitalien beteiligt seien, empfindlich schädigen werde.

Der Einfluß der von Bremen beantragten Frachtermäßigungen ist am besten an Beispielen aus unserem Untersuchungsgebiete zu beurteilen: „sie beträgt für den Versand Bremen-Basel 38 Mk. für 10 Tonnen", für Bremen-Singen 25 Mk.[1]. Die Rheinschiffahrt könnte so weit gehenden Verbilligungen keine entsprechende Minderung ihrer an sich schon sehr gedrückten Sätze entgegenstellen und müßte daher empfindliche Verkehrsverschiebungen gewärtigen.

Gegenüber den Forderungen Bremens machten die Rheinhäfen, voran Mannheim, geltend, daß es doch ein höchst natürlicher Vorgang sei, wenn die im Gebiete des Rheinstromes gelegenen Teile Deutschlands ihren Petroleumbedarf auf dem Rheine beziehen. Der Umstand, daß dies durch Vermittlung belgischer und holländischer Häfen geschehe, sei in der Natur der Sache begründet, weil eben der Rhein nicht in Deutschland mündet. Von national-deutschem Standpunkte aus sei es bedauerlich, aber man könne es nicht künstlich ändern, jedenfalls sei das in der Form von Differenzialtarifen gewählte Korrektiv verwerflich, da es die deutschen Rheinhäfen schädige und nichts anderes sei, als eine tarifpolitische Begünstigung der deutschen Seehäfen in ihrem Kampfe gegen die deutschen Binnenhäfen.

Ferner müsse man auch fragen, ob jetzt erst der Rheinverkehr mit Petroleum ein Konkurrent Bremens geworden sei, ob überhaupt dieser Konkurrent es sei, dem die Schuld am Niedergang des Bremer Petroleumhandels zufalle.

Die beste Antwort hierauf gebe der Bericht der Handelskammer Rotterdam vom Jahre 1885. Hiernach betrug die Einfuhr an Petroleum in Barrels in:

	Bremen	Hamburg	Antwerpen	Amsterdam	Rotterdam
1881:	998 640	653 787	962 587	190 875	193 234
1882:	1 162 935	959 952	805 837	189 573	292 690
1883:	987 798	887 518	830 350	211 000	194 736
1884:	724 965	1 076 930	992 020	265 000	226 515
1885:	645 305	1 006 760	830 132	208 000	333 102

[1] Jahresbericht der Handelskammer Mannheim 1886.

Die Tabelle zeige deutlich, daß das, was Bremen verlor, Hamburg gewonnen hat, daß also nicht der Wettbewerb der belgischen und holländischen Seehäfen und der Rheinschiffahrt, sondern das Emporblühen Hamburgs den Handel Bremens schädigt.

Die Gründe für die Verschiebungen im Petroleumhandel Bremens erblickt die Handelskammer Mannheim darin, daß die hervorragendsten Petroleumhändler Hamburgs auch Angehörige des Bremer Hafengebietes sind, daß sich Ostfriesland und Holland seit einiger Zeit selbst mit Petroleum versorgen und daß im Nordosten von Deutschland das russische Petroleum an Boden gewinnt.

Sie hält es daher für unbillig, Bremen für seinen Entgang auf Kosten der deutschen Rheinhäfen zu entschädigen, also auf einem Markte, den Bremen nie besaß. Die Folge der besprochenen Ausnahmetarife für Bremen würde sein, daß die Rheinschiffahrt versuchen müßte, ihre schon sehr niedrigen Frachten noch weiter zu ermäßigen und daß die belgischen und holländischen Eisenbahnen zu Gegenmaßregeln gedrängt würden, was bei einem Zusammengehen mit den französischen Ostbahnen leicht eine Verschiebung des Petroleumverkehres in die Schweiz von deutschen auf ausländische Verkehrswege nach sich ziehen könnte.

Die Bemühungen der Rheinschiffahrtsinteressenten, welche bei ihren Befürchtungen wohl etwas zu schwarz sahen, blieben ohne Erfolg; die Tarifermäßigungen gelangten der Hauptsache nach zur Einführung. Es fehlt hier der Raum, auf die weitere Entwicklung einzugehen; nur über den Erfolg der Tarifmaßregel sei kurz bemerkt, daß er am Oberrhein gering[1], am Niederrhein dagegen vorübergehend groß und durch das zeitliche Zusammentreffen mit der damals sich vollziehenden Monopolisierung des Bremer Petroleumhandels verhängnisvoll für den selbständigen Petroleumhandel in Rheinland und Westphalen wurde, dessen Aufsaugung durch den Trust Bremens der fragliche A.T. ohne Zweifel erleichterte. Nach fast vollständiger Monopolisierung des deutschen Petroleumhandels wandte sich sodann der Ring wieder dem Rheinweg zu, auch für die Versorgung Westphalens. Die künstliche Verbilligung des Bahnversandes ab Bremen konnte auf die Dauer nicht Stand halten gegenüber den Vorzügen der großen natürlichen Wasserstraße des Rheins.

---

[1] Dufourny a. a. O. sagt, daß durch die Verbilligung der Rheinfrachten, durch die Einführung der Tankschiffe nnd durch den Wettbewerb des russischen Petroleums Bremen verlor und daß Mannheim z. Zt. das Central-Petroleumdepot für ganz Süddeutschland ist.

Der S.W.D. V.G.T. vom 1. März 1887 enthält u. a. A.T. Nr. 9 **für Petroleum und Naphta.**

Die Bestimmungen und Frachtsätze sind im ganzen unverändert geblieben(V.G.T. von 1881 Nachtrag IX von 1. Juni 1884). Der Satz für Würzburg transit ist verschwunden.

Der V.G.T. vom 1. Juli 1890 bringt im A.T. Nr. 7 für Petroleum nunmehr folgende Sätze:

Von Ludwigshafen nach:

Basel (Bad. B.), loco	1,08 Mk.
" " transit	0,88 "
Kehl	0,87 "
Konstanz	1,33 "
Singen, loco	1,30 "
Singen, transit	1,24 "
Waldshut	1,33 "
Würzburg	0,72 "

Die Sätze dieses A.T. sind unverändert aus dem früheren Tarif übernommen. Man bemerkt, wie früher, eine mäßige Begünstigung des Versandes im Verbandsgebiet, eine stärkere Begünstigung des Transitverkehres nach der Ostschweiz und eine noch erheblichere Erleichterung des Durchgangsverkehrs nach der Westschweiz, wohin die Konkurrenz der französischen Linien mit Anschluß nach Antwerpen fühlbarer ist. Der A.T. gilt nur für den Versand von diesen Städten aus.

Aus den Nachträgen I—V (vom 1. Januar 1891 bis 1. Januar 1893) des Tarifs vom Jahre 1890 ist nichts zu erwähnen.

Nachtrag VI vom 1. September 1893 enthält u. a. neue Bestimmungen zu dem A.T. Nr. 7 für Petroleum und Naphta.

Von Ludwigshafen nach:

Basel (Bad. B.)	0,84 Mk.
Kehl	0,87 "
Konstanz	1,33 "
Singen, loco	1,30 "
Singen, transit	1,24 "
Waldshut	1,30 "
Würzbnrg	0,72 "

Die Sätze für den inneren Verkehr des Verbandsgebietes und für den Transit nach der Ostschweiz bleiben unverändert, während für Basel der bisherige Unterschied zwischen Loko- und Transitsatz (1,08 bezw. 0,88 Mk.) verschwindet und der neue Satz von 0,84 Mk. noch billiger als der frühere

Transitsatz erstellt wird. Diese Maßregel dürfte ihren Ursprung einmal der Konkurrenz der deutschen Seehäfen, dann auch dem Wettbewerb französischer Bahnlinien verdanken.

Die Begünstigungen des Transitgutes gegenüber dem Versand im Inland bezw. im Verbandsgebiete ist beim Petroleum erheblicher als z. B. beim Getreide, und es beträgt z. B. die durchschnittliche tonnenkilometrische Fracht für Petroleum im Verkehr:

Ludwigshafen-Basel	(262 km)	3,2 Pf. pro tkm;	(0,84 Mk. pro kg)
= -Offenburg . . .	(150 =)	5,6 = = =	(0,84 = = =)
= -Singen, loco .	(299 =)	4,35 = = =	(1,30 = = =)
= -Kehl	(144 =)	6,05 = = =	(0,87 = = =)
= -Konstanz . . .	(317 =)	4,20 = = =	(1,33 = = =)

Die Frachtbegünstigung, welche das für das Ausland bestimmte Gut genießt, ist also sehr bedeutend. Ein Bahnwagen kostet von Ludwigshafen bis Basel, fast auf das Doppelte der Entfernung, nur ebensoviel als nach Offenburg.

Über Grund und Berechtigung jener Tarifpolitik, welche dem Durchgangsverkehr größere Zugeständnisse macht als dem Inlandverkehr, ist schon anderen Ortes[1] gesprochen worden. Das hier vorliegende konkrete Beispiel weist deutlich darauf hin, daß die Konkurrenzwege nach der Westschweiz entweder von Antwerpen oder von den deutschen Seehäfen aus das Übergewicht erhalten würden, falls die südwestdeutschen Bahnen keine Ausnahmesätze im Transitverkehr zugeständen. Würden diese Bahnen jenes Zugeständnis nicht machen, so gingen ihnen die Transitgüter und die daraus entspringenden Einnahmen verloren, ohne daß dem Inlandverkehr irgend ein Nutzen erstände.

Übrigens sahen sich die Bahnverwaltungen veranlaßt, im Nachtrag VII vom 1. Mai 1894, jedoch schon mit Wirkung vom 1. Dezember 1893 u. a. folgende Ermäßigungen bei A.T. Nr. 7 für den Inlandverkehr eintreten zu lassen.

Ludwigshafen-Kehl	0,57 Mk. pro 100 kg	(früher 0,87 Mk.)
= Offenburg . . .	0,68 = = 100 =	(= 0,84 =)

Die tarifarische Begünstigung des Transitverkehres hat also den Inlandverkehr nicht nur nicht geschädigt, sondern vielleicht die sekundäre, günstige Wirkung gehabt, daß sie auch eine Verbilligung der Inlandfrachten anbahnte, welche ohne das Präjudiz der Transitbegünstigungen von den Bahnverwaltungen vielleicht nicht so rasch gewährt worden wäre.

[1] Abschnitt II S. 365.

Andere allerdings wollen in dem Umstande, daß die Ermäßigung der Inlandfrachten im Jahre 1894 gerade in dieselbe Zeit fiel, in der die Standard Oil Compagnie auch den Handel der kleineren Orte im Rheingebiet mit Erfolg und unter Anwendung mitunter nicht einwandfreier Mittel zu monopolisieren versuchte — siehe die geschichtlichen Notizen für 1894 — ein Anzeichen dafür erblicken, daß den Monopolbestrebungen des Petroleumringes von manchen Bahnverwaltungen nicht entgegengearbeitet wurde. Bemerkenswert hierzu ist, daß seit 1898 die Outsiders bezw. die Pure Oil Compagnie in Ludwigshafen festen Fuß gefaßt haben, während Mannheim bis dahin eine Hochburg der Standard Oil Cie. war, in der erst seit 1898 die Outsiders wieder einigermaßen die Konkurrenz aufnehmen konnten. (Vgl. die geschichtlichen Notizen.)

Nachtrag VIII vom 1. Januar 1895 bringt bei A.T. Nr. 7 für Petroleum und Naphta schon wieder eine Ermäßigung des Frachtsatzes Ludwigshafen-Basel.

Seit 1. September 1893 bestand der Satz Ludwigshafen-Basel mit 0,84 Mk. Mit 1. Januar 1895 erscheint wieder ein besonderer Transitsatz für Basel mit 0,70 Mk., der im Verkehr mit Stationen der Westschweiz gilt.

Es betragen nunmehr die Frachtsätze für Petroleum:

Inlandverkehr	Ludwigshafen-Kehl	Nachtrag VII v. 1. V. 1894	0,57 Mk. pro 100 kg (3,96 Pf. pro tkm)
	„ -Offenburg .		0,68 „ „ 100 „ (4,53 „ „ „)
	„ Basel . . .	Nachtrag VII v. 1. IX. 1893	0,84 „ „ 100 „ (3,20 „ „ „)
Transitverkehr	„ -Basel, trans.	Nachtrag VIII v. 1. I. 1895	0,70 „ „ 100 „ (2,67 „ „ „)

Über das Verhältnis von Inland- und Transitfrachten mögen die Anschauungen Rank's[1] hier kurz angedeutet werden. Nach ihm kann eine Bahnverwaltung dem Einfluß vorhandener Wettbewerbswege Rechnung tragen oder auch nicht. Thut sie es nicht, so verliert sie einen Teil des Verkehrs: die inländischen Benutzer haben dabei weder Vor- noch Nachteile. Führt die Bahn dagegen Ausnahmstarife für die Wettbewerbsverbindung ein, so kann dies doch keinen berechtigten Anlaß dafür bieten, daß die Benützer von Zwischenstrecken, die mit dem Wettbewerbe gar nichts zu thun haben, für sich einen Vorteil, d. h. die Sätze des Wettbewerbstarifes zu erlangen suchen.

Wollte die Bahn davon abgehen, den Konkurrenztarif ausschließlich

[1] Rank a. a. O.

auf die Konkurrenzstrecke zu beschränken, so würde sich die schwierige Frage ergeben: Soll die differentielle Tarifierung nur auf Unterabteilungen der Konkurrenzstrecke, oder auf alle gleich große oder kleinere Strecken des Bahnnetzes Anwendung finden. Ersteres wäre eine große Ungerechtigkeit gegenüber anderen Teilen des Netzes, letzteres würde Einnahmeausfälle verursachen, würde auch eine weitgehende, nicht unbedenkliche Durchbrechung des normalen Tarifsystems darstellen.

Die Betrachtung der Konsequenzen dürfte hinreichend nachweisen, daß den Bahnen berechtigter Weise keinerlei Vorwurf gemacht werden kann, wenn sie solche Ausnahmetarife, die ihnen durch fremden Wettbewerb aufgezwungen werden, nur dort anwenden, wo dieser Zwang vorliegt.

Soll mitunter doch eine Berücksichtigung der Zwischenstrecken stattfinden, so kann dieselbe in doppelter Weise erfolgen: durch Übertragung der Wettbewerbseinheitssätze auf die Zwischenstrecken oder durch die sogenannte Rückwirkung, d. h. die Übertragung der Wettbewerbsfracht für die ganze Strecke auf die vorliegenden Stationen, bis die normalen Tarife sich billiger stellen.

Im V.G.T. für den badisch-pfälzischen Verkehr vom 1. Februar 1896 weist A.T. Nr. 7 für Petroleum und Naphta die gleichen Sätze auf, wie sie schon seit 1. Januar 1895 bestanden. Auch die Bedingungen für die Anwendbarkeit und die Beschränkung auf den Versand von großen Handelsmittelpunkten aus sind unverändert geblieben.

Nachtrag V vom 1. Januar 1898 ermäßigt einige Sätze des A.T. Nr. 7 für Petroleum und Naphta.

Von Ludwigshafen nach:	Frachtsatz vom 1. Januar 1898	Frachtsatz vom 1. September 1893
Konstanz, transit	1,13 Mk.	1,33 Mk.
Singen, transit	1,04 „	1,24 „
Waldshut, transit	1,18 „	1,30 „

Die neuen Sätze des A.T. Nr. 7 sind für den Verkehr mit ostschweizerischen Stationen festgesetzt. Während bis jetzt die Transitsätze im Petroleumverkehr nur für die Westschweiz erheblich ermäßigt worden waren, scheint nunmehr die Konkurrenz der direkten Bahnfrachten[1] von den Nordseehäfen Veranlassung gegeben zu haben, die Petroleumtransitsätze von den Rheinumschlagplätzen auch nach der Ostschweiz herabzusetzen. Die Ermäßigungen kommen dem Durchgangsverkehr zu Gute.

Aus dem V.G.T. des S.W.D. E.V. für den Verkehr zwischen Elsaß-

[1] Vgl. hiezu die Jahresberichte der Handelskammer Mannheim für 1897 u. 1898.

Lothringen, der Wilhelm=Luxemburg=Bahn und der Pfalzbahn mögen auch einige kurze Frachtnotizen folgen.

Im V.G.T. vom 1. Januar 1885 setzt A.T. Nr. 11 Petroleum und Naphta folgende Sätze fest:

Ludwigshafen=Basel (Reichsbahn),	loco	1,08	Mk.
= = =	transit. . . .	0,88	=

Der Frachtsatz von 1,08 Mk. gilt auch für den Versand nach den vor Basel gelegenen elsässischen Stationen der Haupt= und Nebenlinien, insofern die normalen Inlandsätze eine höhere Fracht ergeben; man vermeidet durch diese Bestimmung die sogenannte Frachtdisparität.

Im V.G.T. vom 1. Juli 1892 ist zu erwähnen A.T. Nr. 7 für Petroleum und Naphta.

Ludwigshafen=Basel	loco . . .	1,08	Mk.	die gleichen Sätze wie im
= =	transit . .	0,88	=	badisch=pfälzischen Verkehr.

Die Bedingungen für die Anwendbarkeit dieses A.T. sind dieselben, wie sie früher im badisch=pfälzischen Verkehr schon mitgeteilt wurden. Hier kommt noch dazu, daß der Ausnahmesatz für Basel loco auch für jene vor Basel gelegenen elsässischen Stationen gilt, für welche sich bei normaler Berechnung eine höhere Fracht ergiebt. Diese Vergünstigung verhütet nur, daß die Fracht für 1 Waggon, der nicht bis Basel läuft, sich höher stellt, als für eine weiter gehende Sendung bis Basel; die Frachteinheitspreise dagegen sind natürlich für die kürzeren Strecken des Inlandverkehrs höher als für den Verkehr bis zur Grenze.

Nachtrag III vom 1. April 1894. A.T. Nr. 7 für Petroleum und Naphta.

Ludwigshafen=Basel (R.B.),	loco . . .	1,08	Mk.	Die gleichen Sätze
= = =	transit . .	0,88	=	wie im Jahre 1892.

Im V.G.T. vom 1. Mai 1895 erscheint ein neuer A.T. Nr. 7 für Petroleum und Naphta.

Ludwigshafen=Basel,	loco	1,08 Mk.	pro 100 kg	(4,18 Pf. pro tkm Durchschnittsfracht)
= =	trans.	0,88 =	= 100 =	(3,4 = = = =
= =	Straßburg	0,75 =	= 100 =	(5,72 = = = =

Während der A.T. Nr. 7 nur für die Relation Ludwigshafen=Basel gilt, wird er jetzt auf eine große Zahl elsässische Stationen ausgedehnt. Man begegnet hier wieder Maßnahmen, welche eine Verallgemeinerung bisher differentieller Begünstigungen darstellen und daher im Sinne der Tariftheorie einen Fortschritt bilden. Allerdings wird es auch hier nicht an Stimmen

fehlen, die in der Ausdehnung des A.T. eine Unterstützung der amerikanischen Monopolbestrebungen erblicken wollen.

Im südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr, Tarifheft vom 1. August 1887 enthält A.T. Nr. 11 Petroleum u. a. folgende Sätze:

Ludwigshafen (Mannheim)-Chur	323 cts.	
" " -St. Gallen	225 "	

Nachtrag VI vom 1. Dezember bringt teilweise erhebliche Ermäßigungen bei A.T. Nr. 11 für Petroleum nämlich:

		früher:
Ludwigshafen (Mannheim)-Chur	274 cts.	323
" " -St. Gallen	226 "	225
" " -Romanshorn	193 "	—
" " -Rorschach	193 "	—

Das Tarifheft vom 1. August 1895 bringt im A.T. Nr. 11 für Petroleum und Naphta folgende Sätze:

Von	Nach Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen
Ludwigshafen	194	194	278	226 cts. pro 100 kg

Das Tarifheft vom 1. Januar 1899 endlich enthält im A.T. Nr. 11 teilweise neue Frachtermäßigungen, so u. a.:

Von	Nach Romanshorn	Rorschach	Chur	St. Gallen
Ludwigshafen	169	192	283	215 cts. pro 100 kg

Geschichtliche Notizen über die Entwicklung des südwestdeutschen Petroleumverkehrs seit 1880.

1880.

Wegen großer Vorräte in Amerika wartete man in Deutschland im Jahre 1880 auf billige Preise, eine Hoffnung, die sich indessen als trügerisch erwies. Sie verleitete dazu, zögernd und erst spät an die Deckung des Winterbedarfes zu gehen, und dies veranlaßte bei alsdann sich häufender Nachfrage ein Anziehen der Preise.

1881.

Auch 1881 gab es viele Enttäuschungen in Handelskreisen. In der ersten Hälfte des Jahres schloß der europäische Handel bei mäßig anziehenden Preisen mit Amerika zahlreiche Terminkäufe auf Spätjahrlieferungen ab. Die Preissteigerung

währte aber nur bis August und nahm von da an eine stetig weichende Tendenz an infolge großer Überproduktion in Amerika. Die Terminkäufe führten daher zu großen Verlusten.

1882.

Die amerikanische Überproduktion drückte bis gegen Ende des Jahres auf die Preise; erst die Nachricht vom Nachlassen einzelner Öldistrikte ließ eine Steigerung der Preise vermuten. Lebhafte Konkurrenz zwischen Bremen und Mannheim, die sich in den Verkehrszahlen des letzteren Handelsplatzes empfindlich ausspricht.

1883.

Petroleumbörsen mehrfach angeregt. Raffinerie im Inland vorgeschlagen. Für 600000 t Roh-Petroleum — Bedarf Deutschlands — werden an Materialien und Löhnen 18,88 Mill. Mk. meist im Auslande aufgewendet.

Die amerikanische Überproduktion läßt nach, die Preise steigen langsam, aber stetig. Russisches Petroleum findet allmählich Eingang in Deutschland, vorerst mehr im Osten. — Der Verkehr Mannheims war lebhaft, eine Folge sowohl billiger Rheinfrachten, als auch ermäßigter Umlade- und Lagerkosten. Wettbewerb mit Bremen dadurch wesentlich erleichtert.

1884.

Die Preise sanken in der ersten Jahreshälfte (Antwerpen, Januarpreis 22½ fr. Juni 18 fr.), stiegen im Juli wieder (19,5 fr.) und blieben von da an ziemlich beharrlich. Frachtverhältnisse mißlich am Rhein wegen der ungünstigen Wasserstände, weshalb Mannheim viel auf der Bahn von Bremen und Antwerpen bezieht. Russisches Petroleum findet in Deutschland wenig Anklang, macht aber dem deutschen Handel in der Schweiz mit Hilfe des sehr billigen Bahnweges Genua-Gotthard empfindliche Konkurrenz. Der Mannheimer Petroleumhandel erkennt und erprobt in der Einführung von Cisternenwagen eine wesentliche Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit.

1885.

Die Vorräte in den Stapelplätzen Europas waren dauernd geringe, weil nach den schlechten Erfahrungen der letzten Jahre große Vorsicht Platz gegriffen hatte und besonders Terminkäufe vermieden wurden. Die Preise waren niedrig und zeigten nur geringe Schwankungen. — Mannheim bezeichnet die Konkurrenz des russischen Petroleums in der Ostschweiz als wenig fühlbar.

1886.

Wahrscheinlich infolge der Konkurrenz des russischen Petroleums hielten sich die Preise auf einem bisher nicht erreichten niedrigen Stande. Erst gegen Ende des Jahres hoben sich die Preise angesichts der sehr geringen Lagerbestände in Europa.

1887.

Die Rheinhäfen klagen sehr über die Ermäßigung der preuß. Frachten ab Bremen. Die Handelskammer Mannheim giebt an, daß im November und Dezember

1887 die Wasserfracht Rotterdam-Mannheim mit allen Unkosten sich auf 20 Mk./t stellte, während die Bahnfracht Bremen-Mannheim nur 15 Mk. beträgt. — Die Preisbewegung war ruhig, erst die Einstellung der Rheinschiffahrt gegen Jahresschluß rief eine mäßige Preissteigerung hervor. Die Konkurrenz des russischen Petroleums wird als noch nicht sehr empfindlich bezeichnet.

1888.

Es herrscht eine auffallende Unklarheit über die Konkurrenz des russischen gegen das amerikanische Petroleum. Rheinische Stimmen — der Rhein neigt naturgemäß mehr der Einfuhr amerikanischen Petroleums zu — bezeichnen teilweise die Konkurrenz des russischen Produktes als wenig fühlbar, teilweise dagegen als sehr bedeutend[1]. Russisches Öl stellt sich in Mannheim durchschnittlich 1 Mk. billiger als amerikanisches. Die Einfuhr mit Tankschiffen zu den Seehäfen bewährt sich gut und nimmt stark zu. Man bereitet daher auch für Binnenhäfen den Verkehr von Fluß-Tankschiffen vor, ebenso den Bahntransport mit Kesselwagen von den Binnenhäfen. Von Tankschiffen und Kesselwagen erhofft man in den Binnenhäfen am Rhein eine Unterstützung im Wettbewerbe gegen Bremen, das durch Bahntarife erheblich unterstützt wird. (Die Frachtsätze Bremen-Mannheim wurden 1887 von 2,50 auf 1,50 Mk. für 100 kg herabgesetzt[2].) Wie die statistischen Angaben später ersehen lassen, hat sich diese Hoffnung vollkommen erfüllt.

1889.

Petroleumpreise waren ziemlich fest. Die Konkurrenz des russischen Petroleums ist in Süddeutschland weniger fühlbar. Die Einfuhr nach den Seehäfen in Seetankschiffen nimmt zu. Rheintankschiffe sind im Bau.

1890.

In diesem Jahre kamen auf dem Rhein Tankschiffe zur Einführung, die ständig zwischen den Nordseehäfen und Mannheim verkehren. Der erste Versuch befriedigte vollkommen. Mannheim gewinnt erst dadurch die Möglichkeit, ein großer Stapelplatz zu werden. Der Preis war gegen Jahresschluß durch die niedrigen Seefrachten gedrückt. Der große Einfluß des Tanksystems spricht sich deutlich in den Zahlen der Statistik für den Mannheimer Petroleumverkehr aus.

1891.

Das Jahr 1891 brachte am Oberrhein einen lebhaften Aufschwung im Petroleumverkehr, wozu besonders die Tankschiffe, die Tanks und die Cisternenwagen beitrugen. Durch diese Hilfsmittel gelang es den unabhängigen Petroleumfirmen, die Monopolbestrebungen der Standard Oil Compagnie abzuwehren. Direkte Tankseedampfer stärken die Outsiders noch mehr, deren Erfolge dazu führen, daß auch in Stettin, Hamburg und Königsberg ähnliche Unternehmungen entstehen. Interessant

[1] Bericht der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1888 S. 71.
[2] Bericht der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1888, Teil II, S. 22*.

ist, daß die Tendenz der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft, der Vertreterin der Standard Oil Compagnie, nach ihrer Angabe dahin zielte, den Absatz des amerikanischen Petroleums zu fördern, die Spekulation von dem Petroleum möglichst fern zu halten und durch ausreichende Vorräte stets dem Bedarf zu genügen. — Die Preise zeigten im laufenden Jahre stets die Neigung, zu sinken. — Die Vertretung russischen Petroleums in Mannheim klagt über die Tarifermäßigungen ab Triest, Venedig, Savona, Genua in der Richtung nach Süddeutschland und der Schweiz.

Die Konkurrenz der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft in Bremen und der American Oil Compagnie in Rotterdam führte dazu, daß beide Unternehmungen die Preise ab Mannheim viel niedriger hielten als ab Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen. Der Handel Mannheims kam dadurch in die Lage, bis nach Mitteldeutschland (Kassel) und weit nach dem Osten (Passau) Verkäufe zu bewerkstelligen, sodaß die Mannheimer Verkehrszahlen des Jahres 1891 eine große Steigerung aufweisen.

1892.

Der Kampf zwischen den Monopolbestrebungen der Standard Oil Compagnie und den unabhängigen Raffinerien entbrannte immer heftiger. Mit Hilfe technischer Vervollkommnungen (Röhrenleitungen von Pennsylvanien nach der Küste) halten sich die letzteren vollkommen konkurrenzfähig. — Die Bestrebungen von Petroleumfirmen am Oberrhein gehen vor allem darauf aus, ihre Tanks und dadurch ihre Aufnahmefähigkeit zu vergrößern. Die Verkehrssteigerung entspricht auch den gehegten Erwartungen. — Die Preise gingen infolge der Kämpfe zwischen Monopolisten und Outsiders stetig zurück. — Das russische Petroleum gewinnt etwas an Boden. Der Handel vom Rhein aus nach Südostdeutschland ist aber durch die Tarifvergünstigungen Triests sehr erschwert. Die gewaltige Steigerung seines Petroleumverkehrs dankt Mannheim vorwiegend dem Tanksystem, welches gestattet, während der Sommermonate, bei billigen Rheinfrachten, große Vorräte anzusammeln.

1893.

Die Preise waren 1893 noch niedriger als 1892, wozu aber auch die durch die mehr und mehr vergrößerten Tankseedampfer verbilligten Frachten beitrugen. Es wird behauptet, daß der deutsche Einfuhrzoll höher sei als der Wert des Petroleums. Die deutschen Kampfzölle gegen Rußland (50 % Zuschlag zu dem Zoll von 7,50 Mk. 100 kg) erleichtern, wie die Vertreter der russischen Petroleumeinfuhr behaupten, der Standard Oil Compagnie den Weg zur Monopolisierung des Petroleumhandels. Man spricht übrigens von einer Annäherung zwischen der Standard Oil Compagnie und den russischen Produzenten. Der lose Petroleumtransport macht weitere Fortschritte durch die Einführung der Straßen-Cisternenwagen. Die Vertreter russischen Petroleums behaupten, daß die Vorzüge dieses Produktes allmählich mehr geschätzt werden. Am Oberrhein fühlt Mannheim in diesem Jahre empfindlich die beginnende Konkurrenz Straßburgs.

1894.

Das Jahr 1894 brachte wiederum niedrigere Preise unter dem Einfluß des mit unverminderter Heftigkeit fortdauernden Kampfes zwischen den Monopolisten und den

Outsiders. Diese Konkurrenz führte zu derart unnatürlichen Preisverhältnissen, daß z. B. die Preise am Oberrhein viel niedriger waren als in den Niederlanden. Die Standard Oil Comp. wollte durch diesen Preisdruck, bezw. die dadurch entstehenden Verluste die rheinischen Händler zwingen, sich ihr zu unterwerfen. Sie suchte an den einzelnen Orten Händler für sich zu gewinnen. Je ein auf solche Weise abhängig gemachter Händler, der zu Schleuderpreisen verkaufen mußte und für alle Verluste entschädigt wurde, genügte in der Regel, auch die anderen Händler zum Anschluß an die monopolisierende Standard Oil Comp. zu zwingen. Waren alle Händler gewonnen, so konnte man die Preise beliebig erhöhen und die Konsumenten waren von einem Monopol abhängig[1]. —

Der Absatz am Oberrhein stieg auch in diesem Jahre; ganz besonders hob sich der Wassertransport bis Straßburg und sogar bis Hüningen. Der Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrags vom März 1894 erleichterte den Absatz des russischen Petroleums. Der starke Mehrverbrauch wird auf die sehr niedrigen Kampfpreise zurückgeführt. Die seit einigen Jahren geringen Preisbewegungen werden den großen Vorräten, die in den Tanks ꝛc. in Deutschland lagern, zugeschrieben.

1895.

Die Preisbewegungen des Jahres 1895 waren sehr interessant. Der starke Preisdruck, der sich aus dem Kampfe zwischen der Standard Oil Comp. und den unabhängigen Raffinerien entwickelt hatte, hatte einerseits eine Minderung des Produktionsgewinnes und eine Einschränkung der Produktion, andererseits eine Erhöhung des Konsums veranlaßt. Dadurch waren die Vorräte der Standard Oil Comp. allmählich aufgezehrt worden, sodaß diese die Nachfrage nicht mehr befriedigen konnte. Hierdurch stiegen die Preise z. B. in Mannheim im April 1895 von 21 auf 35 Mk./100 kg (verzollt), da die Produzenten die günstige Gelegenheit benützten, sich für den Minderertrag der letzten Jahre schadlos zu halten, und ihre Produkte nicht auf den Markt gaben. Selbst die Standard Oil Comp. vermochte diese Preisbewegung nicht zu hemmen, obwohl sie ihre Rohölkäufe thunlichst einschränkte und deshalb sogar ihre Raffinerien zum Teile schloß. Die hohen Preise erzeugten jedoch eine sehr gesteigerte Produktion, und dies setzte die Standard Oil Comp. in den Stand, ihre Baisse-Politik wieder aufzunehmen. Anfangs Mai standen die Preise schon wieder auf 22 Mk. Die Einfuhr des russischen Petroleums nahm bei der Preissteigerung erheblich zu, besonders deshalb, weil sich die Preise etwas unter denen des amerikanischen Petroleums hielten. Die Schiffahrt war in der zweiten Hälfte des Jahres teilweise beschränkt, sodaß der Petroleumversand auf dem Wasser nach Straßburg und dem Oberelsaß nicht den Umfang des Vorjahres erreichte.

1896.

Die Preisbewegungen waren in diesem Jahre mäßig und die Preise hielten sich zwischen 20 und 22 Mk. Die Schiffahrt nach dem Oberrhein war lebhaft und von den Wasserständen begünstigt. Der Kampf um das Petroleummonopol scheint in ein ruhigeres Stadium treten zu wollen. Der Wettbewerb des russischen Öls war durch Betriebsstörungen auf den kaukasischen Eisenbahnen erschwert.

---

[1] Bericht der Handelskammer Mannheim für das Jahr 1894 S. 89.

1897.

Die Preisbewegungen waren mäßig und die Preise niedrig, infolge guter Produktion und Vervollkommnung der technischen Einrichtungen in Amerika.

Der Petroleumverkehr Mannheims erlitt empfindliche Einbußen, die man teils den ungünstigen Herbstwasserständen, dem fühlbar gewordenen Wettbewerb des Frankfurter Umschlages, der Zunahme des direkten Bahnversandes von den deutschen Seehäfen, ganz besonders aber dem in Mannheim bestehenden Lagermonopol der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft und der Mannheim-Bremer Petroleum-Aktiengesellschaft zur Last legte. Dadurch, daß alles im Besitze der badischen Bahnverwaltung befindliche, zur Anlage von Tanks geeignete Gelände an jene beiden Monopolgesellschaften verpachtet worden sei, habe man es den früher durch Ph. Poth, jetzt durch die Pure Oil Comp. vertretenen Outsiders unmöglich gemacht, den Wettbewerb in Mannheim aufzunehmen, den Monopolisten es dagegen ermöglicht, ihre Preise enorm zu steigern. Hierdurch wiederum habe man den von der Standard Oil Comp. unabhängigen Handel Süddeutschlands zum direkten Bezuge von den Seehäfen gedrängt. Endlich auch sei der Handel nach dem Saar-, Nahe- und Moselgebiet, sowie auch nach Teilen von Elsaß-Lothringen einigen Filialen der Standard Oil Comp., wie z. B. der société anonyme pour la vente de petrol ci-devant H. Rieth & Cie., Anvers; American Petrol Company Rotterdam; Amerik. Petr.-Anlagen, G. m. b. H. in Neuß a. Rh. zugewiesen worden, welche zum Teil ab Mainz und Frankfurt liefern. Durch all diese Umstände sei Mannheim von der ersten Stelle im deutschen Import verdrängt worden, während Hamburg, der deutsche Zufluchtsort der amerikanischen Outsiders, seine Einfuhr von 147031 t in 1896 auf 208964 t in 1897 erhöhen konnte.

Die Schädigung Mannheims und der badischen Bahnen — deren Entgang auf 1500 Waggons von der Handelskammer geschätzt wird — infolge des Lagermonopols sei daher eine sehr große.

1898.

Das Jahr 1898 steht unter dem Zeichen einer starken Gegenströmung gegen die Monopolbestrebungen der Standard Oil Comp. Die Vereinigung unabhängiger Petroleumhändler Süddeutschlands war eifrig bemüht, die Verlängerung bestehender Verträge mit den Monopolgesellschaften zu verhindern und den Neuabschluß solcher Verträge zu hintertreiben. Die Reichsregierung ließ diesen Bestrebungen, soweit thunlich, Förderung zuteil werden. Hierdurch und durch das Entgegenkommen der Pure Oil Comp. in Hamburg, welche 1898 in Ludwigshafen eine Tankanlage errichtete, gelang es dem unabhängigen Petroleumhandel, den Bestrebungen der Standard Oil Comp. vorerst zu begegnen. Diese Vorgänge dürften zu der neuerlichen Hebung der Mannheimer Verkehrszahlen mit beigetragen haben. Ob dauernd gegenüber den Monopolbestrebungen der Standard Oil Comp. etwas erreicht wird, läßt sich heute noch nicht übersehen.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

LXXXIX.

Eisenbahntarife und Wasserfrachten.

Herausgegeben von Walther Lotz.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1900.

